

7 (295) ROK VII 10 - 16 LUTY 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

LUDZIE LOTNICTWA
O PROJEKCIE KONSTYTUCJI

Ob. **FELICJA KULESZYŃSKA** jest tapicerem w warsztatach LL w Warszawie. Kuleszyńska pracuje w swym zawodzie od 29 lat — jest doskonałym fachowcem.

— Pracuję na chleb od 11 roku życia — mówi Kuleszyńska. — Po śmierci rodziców zostało nas w domu ośmioro rodzeństwa. Ja byłam najstarsza. Wszystkim nam głód do oczu nieraz zaglądał...

Ciężkie było życie Kuleszyńskiej. Bezrobocie panujące w sanacyjno-kapitalistycznej Polsce stwarzało ogromny głód pracy — dogodny dla bezprzykładnego wyzysku ludzi pracy, a zwłaszcza kobiet i dzieci. Po latach tułaczki po prywatnych fabryczkach, których właściciele chętnie zatrudniali nieletnich pracowników wyzyskując ich w dwójnasób, Kuleszyńska trafia do PZL a później przechodzi do RWD, gdzie udaje jej się utrzymać bez przerwy tylko dzięki swym zdolnościom i niezwykłej wydajności pracy. Kuleszyńska dobrze pamięta okresy kryzysów, redukcji i bezrobocia.

Dziś Kuleszyńska zastanawiając się nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wspomina swe dzieciństwo i życie wyzyskiwanej robotnicy w Polsce sanacyjnej. Jakże było ono różne od życia Kuleszyńskiej dzisiaj, w Rzeczpospolitej ludu pracującego.

— Z radością czytam projekt Konstytucji — mówi Kuleszyńska. **Cieszę się, że dzisiaj córki i synowie robotników i chłopów nie będą miały takiego dzieciństwa jak ja.**

Zniszczona twarz zmęczonej ciężką, wieloletnią pracą kobiety, rozpogadza się w radosnym uśmiechu.

— O tu — mówi wskazując palcem Kuleszyńska — **tu jest napisane jasno: „Obywatele Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mają prawo do nauki", a dalej: „Kobieta w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ma równe z mężczyzną prawa we wszystkich dziedzinach życia państwowego, politycznego, gospodarczego, społecznego i kulturalnego".**

— Cieszę się, że podstawą tego równouprawnienia jest praca — kończy Kuleszyńska. **— Tego czego odmawiał mi ustrój kapitalistyczny zapewnia nasza Ludowa Władza.**

Kolega **CZESŁAW KOTLARSKI** ma lat 21. Po ukończeniu kursu pomocników mechaników lotniczych pracuje w Lidze Lotniczej.

— Wiem, że w Polsce sanacyjnej— mówi Kotlarski — **ja, syn robotnicy nie mógłbym zdobyć wykształcenia maturalnego, które uzyskałem w Polsce Ludowej. Państwo przygotowało mnie również do pracy zawodowej. Tego przed wojną nie było, a jest teraz. Cieszę się, że potwierdza to projekt naszej Konstytucji. Cieszę się, że uzyskałem czynne i bierne prawo wyborcze. Jest to dowód zaufania ze strony państwa do jej nowej robotniczej i chłopskiej młodzieży. A młodzież tego zaufania nie zawiedzie**

Z ŁOTU PTAKA

JESTEŚMY CZUJNI WOBEC KNOWAŃ PODŻEGACZY WOJENNYCH

Pracownicy Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Sopotach zebrani na masówce protestacyjnej w związku z odbudową militaryzmu niemieckiego, wyrazili głębokie oburzenie i protest przeciw zbrodniczym planom neohitlerowskiego rządu w Bonn utworzenia nowego Wehrmachtu mającego liczyć 1 200 000 żołnierzy pod wodzą zbrodniczych generałów Hitlera.

„Nie zapominamy ani na chwilę, że główną pożywką nowego Wehrmachtu jest rozpętywana przez Adenauerów i Schumacherów nienawiść do Polski. Wskrzeszenie przez amerykańskich podżegaczy wojennych sił agresywnych w Niemczech zachodnich zaostrza naszą czujność i mobilizuje do walki o umocnienie naszej ojczyzny" — mówią pracownicy sopockiego ZOLL-u w swojej rezolucji protestacyjnej. **(a)**

2986 ZŁOTYCH ZAOSZCZĘDZĄ PRACOWNICY ŁÓDZKIEGO OKRĘGU LL

Obok zobowiązań produkcyjnych podejmowanych przez masy pracujące naszego kraju dla uczczenia 10 rocznicy powstania Polskiej Partii Robotniczej nie brak także zobowiązań pracowników Ligi Lotniczej.

W ostatnim tygodniu **pracownicy Zarządu Okręgu LL w Łodzi celem uczczenia 10 rocznicy powstania PPR, zameldowali o podjęciu szeregu cennych zobowiązań zespołowych i indywidualnych,** których wykonanie przyniesie 2 986 zł oszczędności .

Między innymi, jako zobowiązanie zbiorowe, pracownicy ZOLL przepracują poza godzinami służbowymi po 6 godzin każdy przy pracach gospodarczych na lotnisku.

Ob. **Aleksander Capko** zobowiązał się przez okres jednego miesiąca wykonywać poza godzinami swojej pracy czynności przewidziane etatem gospodarza lotniskowego, co przyniesie Zarządowi Okręgu 1 000 zł oszczędności.

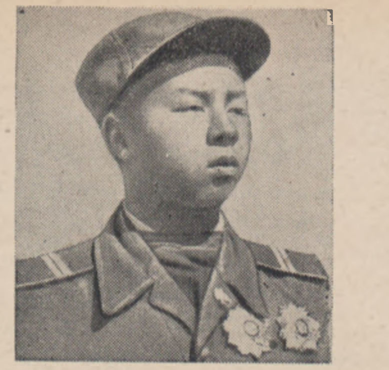
Ob. **Edward Haniszewski** przepracuje 15 godzin przy uporządkowaniu przejętej przez ZOLL Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich oraz ustanowi rekord krajowy w długotrwałości lotu modelu wolnolatającego o napędzie silnikowym.

Ob. Ob. **Janina Skupień, Alicja Kobza** i **Stanisław Ettenberger** skrócą czas wycenienia inwentarza z przewidzianych dwóch miesięcy do 5 tygodni, zaoszczędzając tym 500 zł.

Ob. **Stanisław Kłąbka** zobowiązał się przepracować 24 godziny przy naprawie sprzętu lotniczego.

Mechanicy ŁALL do dnia 29 lutego bieżącego roku wykonają poza godzinami służbowymi przekrój silnika lotniczego jako pomoc naukową dla wykładowców teoretycznych.

(a)



BOHATERSCY OBROŃCY KOREI

Strzelec — niszczyciel samolotów, dwukrotny Bohater Koreańskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej Kim Hi-u.

Z ŻYCIA LIGI LOTNICZEJ

W odpowiedzi na interwencję SiM-u Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Katowicach przydzielił Ośrodkowi Propagandowemu LL w Zabrzu pełne urządzenie.

W najbliższym czasie odpowiednio wyposażony i dobrze zaopatrzony w materiały propagandowe Ośrodek zostanie udostępniony dla młodzieży.

(a)

●

Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych został zorganizowany w Jeleniej Górze przez Miejscowy Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej. Na kurs zapisało się ponad 150 kandydatów z terenu miasta i powiatu.

Waldemar Ogonowski

●

W Warszawie przy Alejach Jerozolimskich 77 uruchomiony został Wojewódzki Ośrodek Propagandowy Ligi Lotniczej.

Ośrodek posiada własną biblioteczkę lotniczą oraz czasopisma lotnicze polskie, radzieckie i krajów demokracji ludowej.

W Ośrodku znajduje się stała wystawa modeli samolotów różnego typu, wykonanych przez członków warszawskich modelarni.

Ośrodek czynny jest codziennie w godzinach od 12 do 20.

RAF NA BLISKIM WSCHODZIE

Styczniowy numer czasopisma „The Aeroplane" zamieszcza obszerny artykuł na temat baz lotnictwa angielskiego w krajach Bliskiego Wschodu. Czasopismo podkreśla, że największą wagę przypisuje się bazom położonym w strefie Kanału Sueskiego. „The Aeroplane" nie podaje jednak jaką rolę odegrały zgrupowane w Egipcie jednostki lotnicze w czasie rozgrywających się tam niedawno wypadków. Wydawcy czasopisma wolą nie wspominać o aktach gwałtu i przemocy i o masowych morderstwach dokonywanych przez RAF-owców i spadochroniarzy na broniącej swej niezależności ludności Egiptu.

NASZA OKŁADKA:

Pilot Andrzej Abłamowicz w kabinie samolotu CSS-11. Abłamowicz jest jednym z oblatywaczy polskiego śmigłowca.

Foto: LL

ROK PRACY
NASZYCH KORESPONDENTÓW

Pragnąc dokonać prawidłowej oceny wyników pracy korespondentów SiM-u w roku ubiegłym, musimy cofnąć się do okresu, gdy w Warszawie, w dniach 6 i 7 maja 1950 roku odbywał się pierwszy Ogólnokrajowy Zlot Korespondentów Robotniczych i Chłopskich. Zlot ten, stanowiący podsumowanie osiągnięć ruchu korespondentów w Polsce Ludowej, nakreślił jednocześnie wytyczne naszej pracy na okres najbliższych lat.

Oręż krytyki prasowej odgrywa w naszym życiu wielką rolę. Korespondent terenowy SiM-u, biorąc bezpośredni udział w ligowej pracy terenu, widzi najlepiej wszelkie jej osiągnięcia i niedociągnięcia.

Pisząc o nich na łamach swego pisma lotniczego, zapoznaje innych z przyczynami popełnianych błędów i wskazuje, opierając się na konkretnych przykładach, na lepsze metody pracy.

Ruch korespondentów robotniczych i chłopskich współpracujących z redakcją SiM w latach 1947 — 1950 znajdował się jeszcze w zalążku. Między redakcją pisma a jego Czytelnikami nie było jeszcze ścisłej więzi. Dział korespondentów i łączności z Czytelnikami był najmłodszym i najcenniejszym działem w redakcji.

Poza listami z zapytaniami do poczty lotniczej nie nadchodziły żadne inne wiadomości od korespondentów. — Czasem listonosz przynosił nieliczne tylko listy informujące o pracy lotniczej w terenie.

Dopiero w roku 1950, po I Ogólnokrajowym Zlocie Korespondentów Robotniczych i Chłopskich ruch korespondentów SiM-u ożywił się.

Dzięki uchwałom Rady Państwa, — Prezydium Rządu i Komitetu Centralnego PZPR w sprawie odpowiedzi na krytykę korespondentów, uchwałom, zapewniającym opiekę nad ruchem korespondenckim, redakcja nasza zyskuje pierwszych lotniczych korespondentów terenowych.

Pracę z korespondentami rozpoczęliśmy w stosunku do innych redakcji z pewnym opóźnieniem. Okres do stycznia 1951 roku nazwać można okresem ząbkowania simowego zespołu korespondentów.

Dopiero w marcu i kwietniu przystąpiliśmy do planowej akcji rozwoju sieci korespondentów, ustaliliśmy formy wykorzystywania nadsyłanych przez nich materiałów.

W maju odbyła się w Warszawie pierwsza wojewódzka narada korespondentów i Czytelników SiM-u z redakcją, w dwa miesiące później 1 lipca podobna narada odbyła się w Katowicach.

W czasie dyskusji na obu tych naradach, korespondenci wysunęli pod adresem redakcji wiele słusznych żądań, domagając się udzielenia im pomocy w ich pracy.

Dział Korespondentów i Łączności z Czytelnikami zaczął się rozrastać. Do redakcji coraz więcej nadchodzi listów od korespondentów. Listów z informacjami, listów mówiących o pracy kół, modelarni i aeroklubów, listów pochwalających formy dobrej pracy i krytykujących złą pracę, listów domagających się pomocy.

I tak np. w wyniku naszej interwencji modelarze z Ochójca otrzymali modelarnię, a źle pracujące koła i modelarnię w Olkuszu zreorganizowano.

W ciągu ubiegłego roku interweniowaliśmy 50 razy. Liczba naszych stałych korespondentów terenowych wzrosła do 215. W 52 numerach SiM-u w ubiegłym roku zostało zamieszczonych 470 korespondencji i artykułów nadesłanych z terenu.

W miarę rozrastania się działu korespondentów otrzymaliśmy w SiM-ie więcej miejsca. Wiadomości z terenu były zamieszczane już nie tylko na przedostatniej stronie, ale także na innych stronach w numerze. Wprowadziliśmy nowe działy. Poza wiadomościami z terenu, listami omawiającymi osiągnięcia, jak i niedociągnięcia ligowej pracy w terenie — utworzyliśmy nowy dział „Dlaczego?..." i mały dział aktualności „Czy wiecie, że...?"

Wśród 215 naszych stałych korespondentów, którzy nadesłali do redakcji więcej niż jedną korespondencję i w ciągu roku informowali nas stale o wszelkich przejawach lotniczego życia na swoim terenie, redakcja postanowiła wyróżnić 20 przodujących korespondentów Oto oni: **Władysław Kóleczko** — aktywista Ligi Lotniczej ze Stalowej Woli. Jego korespondencje zawierały zawsze żywy i ciekawy materiał o Lidze Lotniczej w Stalowej Woli, o pracy młodzieży ZMP-owskiej w lotnictwie. Kolega Kółeczko jest nie tylko aktywistc LL, ale także aktywnym ZMP-owcem.

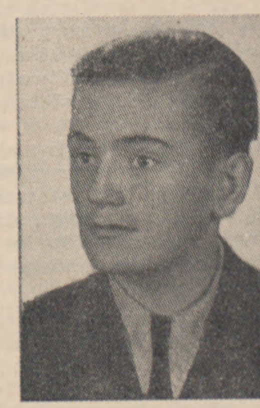
Kolega **Stanisław Matosek** ze wsi Łękawica pow. Mińsk Mazowiecki, jest korespondentem z terenu wiejskiego. Jako ZMP-owiec i aktywista Ligi Lotniczej, nie tylko pisze korespondencje do SiM-u, ale organizuje koła LL na wsi; **Jan Niewiadomski** z Kłodzka jest naszym czołowym korespondentem z Ziem Odzyskanych; koleżanka **Lilla Pawlak** z Żychlina donosi nam o działalności Ligi Lotniczej na swoim terenie. Obok licznych korespondencji nadsyła także zdjęcia, które kilkakrotnie były reprodukowane w SiM-ie.

Andrzej Słociński, korespondent SiM-u z Sosnowca, obecnie po ukończeniu szkoły średniej, jest studentem Politechniki w Warszawie na Wydz. Lotniczym; **Janina Braun** z Poznania jest naszą korespondentką robotniczą z fabryki „Tasko", przy której znajduje się aktywne koło Ligi Lotniczej; obok wyżej wymienionych naszych czołowych korespondentów, których korespondencje czytaliśmy dość często w SiM-ie, należy wymienić również innych. Są to: **Bolesław Adamczak** z Nowej Huty, **Ryszard Cetnarski** z Sandomierza, **Grażyna Faryś** z Kalisza, **Stanisław Gawełek** z Katowic, **Albin Gańko** z Suwałk, **Aleksander Koenig** z Rogoźna Wlkp., **Pelagia Pietrzak** z Lublina, **Antoni Tarnogrodzki** z Włoch k. Warszawy, **Jerzy Hajman** z Zawadzkiego, **Longin Pisała** z Pińczowa, **Henryka Sowińska** ze Stalowej Woli, **Halina Zarzecka** z Krakowa, **Kazimierz Kasprzyk** z Gwoździca.

(C. d. na str. 100)



Lilla Pawlak z Żychlina.



Jan Niewiadomski z Kłodzka.



Andrzej Słociński z Sosnowca.

Niżej: Stanisław Matosek z Łękawicy.



IMPERIALIŚCI ODRADZAJĄ LUFTWAFFE

Czy słyszeliście, że za zgodą amerykańskich imperialistów tak zwany rząd zachodnio - niemiecki w Bonn podjął decyzję o utworzeniu lotnictwa niemieckiego, które włączone będzie do „armii europejskiej"? Narazie nowa Luftwaffe liczyć będzie „tylko" 24 pułki lotnicze, zaopatrzone w najnowocześniejsze amerykańskie samoloty odrzutowe. Minister wojny w rządzie Adenauera—Blank oznajmił jednak, że przewiduje się powiększenie tego stanu w najbliższej przyszłości.

Co więcej, rząd boński rozpoczął jawnie i otwarcie werbunek siedemdziesięciu tysięcy byłych oficerów i żołnierzy lotnictwa hitlerowskiego do służby w nowej Luftwaffe. Już dziś pierwsze oddziały, złożone z piratów Hitlera, szkolą się w amerykańskich szkołach lotnictwa wojskowego — w Fort Leavenworth, Allbridge i innych. W Niemczech zachodnich buduje się nowe lotniska i poligony ćwiczebne dla bombowców, uruchamia i rozbudowuje hitlerowskie fabryki lotnicze.

Nie ma na pewno ani jednego Polaka, który by nie przyjął z najgłębszym oburzeniem i gniewem faktu, że imperialiści amerykańscy uzbrajają i szkolą tych samych piratów powietrznych, którzy zaledwie osiem lat temu obracali w gruzy naszą stolicę, bombardowali bestialsko otwarte miasto, palili wsie, strzelali z broni pokładowej do bezbronnych dzieci i uciekających kobiet. W szkołach powietrznych bandytów spotykają się dziś żołdacy imperializmu, mówiąc wprawdzie różnymi językami, ale mając za sobą równie wielkie i ohydne pasmo zbrodni, dokonywanych z samolotów: jedni w czasie II wojny światowej, drudzy w czasie wojny koreańskiej.

Ale równocześnie z gniewem i nienawiścią do twórców i uczestników nowej Luftwaffe, wzrasta w nas, jak zresztą na całym świecie, opór przeciw zbrodniczym zamiarom imperialistów. Ten opór, który stawiają coraz liczniejsze szeregi zwolenników i obrońców pokoju, utwierdza nas w niezłomnym przekonaniu, że nigdy nie spadną nocą bomby na śpiące spokojnie miasta i wsie naszego kraju, że piraci Luftwaffe czy USAF nie będą naciskać spustów bombowych nad naszą ojczystą ziemią.

Miliard obrońców i zwolenników pokoju na całym świecie pod wodzą Związku Radzieckiego — to skuteczna i potężna siła, która nas w tym przekonaniu utwierdza jeszcze bardziej. Jesteśmy już dość silni, aby pokrzyżować próbę rozpętania nowej wojny. Siły nasze rosną i będą rosły stale.

Wrogów jest jeszcze wielu, ale udaremnienie ich knowań zależy tylko od nas — od wysiłku i świadomości każdego z nas, jako członka miliardowego frontu pokoju.

ROK PRACY NASZYCH KORESPONDENTÓW

(Dok. ze str. 99)

Wyróżnieni korespondenci SiM-u otrzymują od redakcji za swoją aktywną pracę nagrody książkowe. Wszyscy wymienieni są korespondentami z Kół, modelarni i aeroklubów Ligi Lotniczej. Poza nimi, wśród korespondentów i jednocześnie stałych pracowników Zarządów terenowych Ligi Lotniczej, których obowiązkiem jest utrzymywanie łączności z redakcją SiM-u, (jako organu Zarządu Głównego LL) należy wyróżnić za nadsyłanie wartościowego i celowego materiału z pracy LL na danym terenie następujących kolegów: **Stanisława Meusa** z Zarządu Oddziału LL w Sosnowcu, **Barbarę Panaś** z Krakowskiego Zarządu Okręgu LL, **Witolda Hrynkiewicza** z ZOLL-Gdańsk i **Bolesława Hoffmana** z Zarządu Oddziału w Kaliszu.

Niestety, nie wszyscy pracownicy Ligi Lotniczej w terenie utrzymują kontakt z redakcją. Są takie Zarządy Okręgów i Oddziałów, z których nie otrzymaliśmy jeszcze ani jednej korespondencji. A szkoda. Czyżby u nich nic ciekawego się nie działo o czym warto by było napisać do redakcji? Chyba nie. Po prostu jest to objawem niedoceniania roli pisma. Mamy nadzieję, że w bieżącym roku otrzymywać będziemy częściej listy pracowników Ligi Lotniczej z terenu. Tematów do pisania jest na pewno dużo, a osiągnięć w naszej pracy jest przecież coraz więcej!

Ruch korespondentów SiM-u, który z każdym miesiącem przybiera bardziej aktywny i masowy charakter, jest ogromną siłą, mobilizującą wszystkich ludzi lotnictwa do zwycięskiego wykonania zadań lotniczej sześciolatki, a tym samym do rozbudowy i umocnienia naszego ludowego lotnictwa.

Nie wszystko jeszcze zostało napisane o pracy naszych korespondentów, lecz niestety, brak jest miejsca na szpaltach. Tyle przecież innego i jakże potrzebnego i ważnego w naszej pracy materiału musimy wydrukować.

W roku 1952 nasz dział korespondentów będzie się jeszcze mocniej rozrastał, wzrośnie aktywność jego pracy, przybędą nowi korespondenci z miast, miasteczek i wsi. Wspólnie będziemy redagować nasze lotnicze pismo. Zadań przed nami stoi coraz więcej i wszystkie je musimy wykonać. Ale o tym to już następnym razem.

co, gdzie, kiedy

Nową modelarnię lotniczą otwarto przy Szkole Nr 2 w Cieplicach k. Jeleniej Góry. Do modelarni uczęszcza młodzież okolicznych szkół.

Nowootwarta modelarnia jest trzecią na terenie powiatu jeleniogórskiego. Dwie pozostałe mieszczą się przy MDK w Jeleniej Górze i przy Fabryce Maszyn Papierniczych w Cieplicach.

Alek Zglinicki

★

Po spadnięciu pierwszego śniegu piloci Krakowskiego Aeroklubu przeprowadzili pierwsze próby startów samolotów na nartach. Zamiast kół samolot zaopatrzony jest w narty, które umożliwiają mu start ze śniegu pokrywającego w zimie lotnisko.

Adam Rook

★

Nowe Koło LL założono w ostatnim tygodniu przy Szkole Podstawowej Nr 2 w Częstochowie. Zarząd Koła zorganizował dla uczniów Szkoły KWWL, który prowadzi pilot miejscowego Aeroklubu, kolega Janusz Hynek.

Henryk Alaszkin



...Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Lublinie nie zawiadamia kandydatów na szkolenie lotnicze o wynikach badań lekarskich?

Kol. Bogusław Wiśniewski z Międzyrzecza złożył w ubiegłym roku podanie o przyjęcie na szkolenie, zdawał egzamin przed komisją kwalifikacyjną w Okręgu i przeszedł badania lekarskie, ale po powrocie do domu nie dostał dotychczas zawiadomienia o wyniku swoich starań.

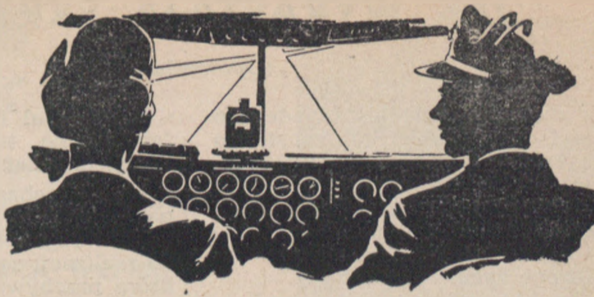
Jeżeli kandydat nie został przyjęty na szkolenie należy go o tym zawiadomić, a nie pomijać milczeniem.

Kolega Wiśniewski dotychczas nie zna powodów, dla których nie został przyjęty na szkolenie.

Zapytujemy dlaczego ZOLL w Lublinie nie zawiadamia kandydatów na szkolenie o wyniku rozpatrzenia składanych podań?

(a)

SP — LHN STARTUJE DO POZNANIA



Przy schodkach przystawionych do otwartych drzwi samolotu stał urzędnik i kontrolował bilety oraz wskazywał miejsca celem prawidłowego balastowania samolotu.

Z budynku wyszedł Charzelski. Podszedłszy do samolotu wyciągnął rękę na pożegnanie do urzędnika przy schodkach.

— Serwus Kazik, trzeba się spieszyć, bo mgła idzie do lotniska. Za kilkanaście minut może zakryć. Wolę startować bez mgły. I dwoma susami przeskoczył schodki, znikając we wnętrzu kadłuba.

Z budynku wyszedł kierownik ruchu. Stanął z lewej strony kadłuba przed lewym silnikiem i czekał. Przy lewym skrzydle stanął mechanik lotniskowy.

Józiek wszedł do kabiny załogi. No, co, wszystko gotowe? — zapytał rozglądając się po załodze. — Zapuszczamy. — Nałożył słuchawki i laryngofon. — Hallo kontrola, hallo kontrola, jesteśmy gotowi, czy można zapuszczać silniki?

— Możecie zapuszczać silniki! — odezwał się głos w słuchawkach.

Charzelski otworzył lewe okienko, żeby lepiej widzieć kierownika ruchu i złożywszy lewą rękę w pięść, wysuniętym do góry kciukiem, na migi rozmawiał z kierownikiem ruchu. Stojący nieopodal kierownik ruchu uniósł również kciuk lewej ręki do góry.

— Zapuszczaj — odezwał się pierwszy pilot do mechanika pokładowego, ujmując jednocześnie dźwignię prawą ręką, celem podniesienia ciśnienia paliwa w gaźniku.

Dymek powtarzał swoją litanię czynności, chwytając różne dźwignie, kontakty i włączniki, przekręcając krany, nastawiając wskaźniki.

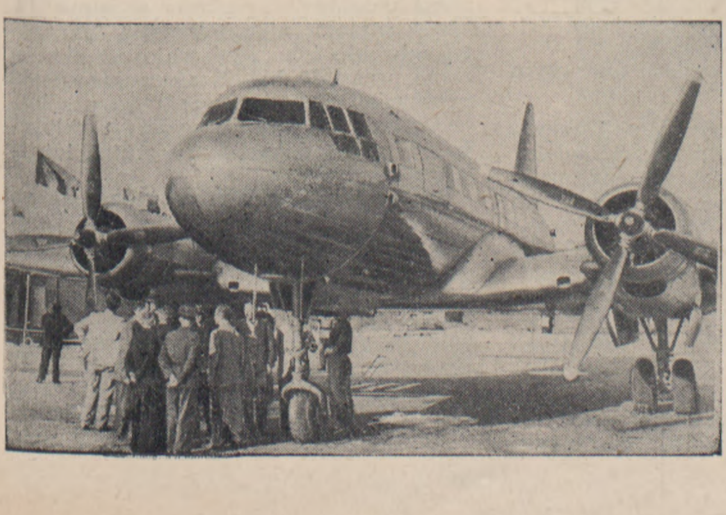
— Odcinacz paliwa — mruczał — włączony. Kontakty — włączone. Elektryczne wskaźniki temperatury — włączone. — Pytał samego siebie, sprawdzał dotykiem i sobie odpowiadał. — Józiu jeszcze trochę pompką. Charzelski poruszył dźwignią.

— Cewka rozruchowa — powtarzał dalej Dymek. — Rozrusznik.

Dymek chwycił za cięgło rozrusznika pociągając do oporu ku sobie. Z lewej strony samolotu rozległ się charakterystyczny dźwięk rozpędzającego się wirnika bezwładnościowego. Dźwięk ten dzwoniąco — wyjący podnosił się z każdą sekundą.

— Siedemnaście sekund u mnie wystarcza — mruknął znowu Dymek do siebie. Ton wirnika stał się wysoki, ale ustalił się. Dźwięczał tylko metalicznie.

— Dobry, zasuwaj — wykrzyknął jakby do rozrusznika, warszawską gwarą Dymek, wciskając cięgło.



Włączone sprzęgło spięło kółko bezwładnościowego wirnika, rozpędzonego do 12 000 obrotów na minutę, z wałem głównym silnika. Wielka energia kinetyczna zawarta w wirującym krążku obróciła kilkakrotnie śmigłem. Dymek tylko na to czatował. Lewą ręką poruszył kilkakrotnie dźwignię gazu. Zassana do cylindrów w obrotach rozrusznika mieszanka wybuchła w jednym z nich. To przebudziło silnik. Wybuchy następowały w dalszych cylindrach. Po chwili całym samolotem wstrząsnął spazm obudzonego do pracy silnika. Jeszcze dwa razy huknął w gaźnik zwyczajem zimnych silników, leczy po chwili wyrównał swój bieg i tylko drobne drgania świadczyły, że silnik pracuje równomiernie. Wirująca tarcza śmigła darła poranną, prześwietloną słońcem mgiełkę.

Mechanik lotniskowy opuścił teraz stanowisko przy gaśnicy pianowej, którą według instrukcji trzymał w pogotowiu przy zapuszczaniu silnika i pobiegł wyjmować szpilki, czyli długie pręty zabezpieczające podwozie przed złożeniem. Teraz szpilki już nie są potrzebne — pompa hydrauliczna znajdująca się przy lewym silniku wypełniła sprężonym płynem cylindry i tłoki mechanizmów podwoziowych i zabezpieczyła przed awarią składane podwozie.

Radiotelegrafista udał się z kabiny załogi do wyjścia. Odebrał od mechanika szpilki zaopatrzone w długie wstęgi czerwonego płótna. Szpilki przypominały jakieś fantastyczne proporczyki. Odebrał również zabezpieczenia lotek i sterów. Wszedł teraz do kabiny załogi, starannie zamykając drzwi za sobą.

Tymczasem drugi pilot rozmawiał na migi z kierownikiem ruchu, który przeszedł do prawego silnika. Rzepiec podniósł dwa palce do góry. Ten sam gest ujrzał na ziemi.

— Zapuszczaj! — krzyknął do Dymka.

Dymek już pociągnął włącznik rozrusznika przy prawym silniku. Poprzez łoskot i szum pracującego lewego silnika, słychać było narastające wycie wirnika bezwładnościowego przy prawym silniku.

— Siedemnaście sekund u mnie wystarcza — zawołał wesoło Dymek. i włączył sprzęgło. Samolot zadygotał lekko. Prawy silnik huknął, zadymił i ruszył popędzany delikatnymi poruszeniami dźwigni gazu.

Charzelski, trzymając wolant ściągnięty na siebie, obserwował wskazania przyrządów. Widząc, że są one normalne, że temperatura oleju zaczęła się podnosić, a bieg silników staje się coraz bardziej równomierny, włączył nadajnik radiowy.

— Tu LHN — hallo kontrola, tu LHN — czy możemy kołować na start? — wołał do kierownika wieży kontrolnej. — Odbiór.

— Tu wieża kontrolna, wszystko w porządku, kołujcie pasem okrężnym. Start z pasa 220. — Odbiór.

— Dziękuję, kołujemy pasem okrężnym — start z pasa 220.

Na znak Charzelskiego dany ręką w stronę kierownika ruchu, mechanik usunął podstawki spod kół.

Pierwszy pilot nie wypuszczając wolanta z ręki, prawą dodał gazu. Samolot potoczył się.

Stojącemu na baczność, kierownikowi ruchu, z podniesioną ręką, Rzepiec pomachał ręką na pożegnanie.

Charzelski obserwując teren z lewej strony i przed samolotem, rzucał również spojrzenia na podniesiony kciuk lewej ręki drugiego pilota, który obserwował pilnie czy prawe skrzydło, którego nie widzi pierwszy pilot nie zawadza o jakąś przeszkodę.

W szybkim tempie kołowali drogą okrężną na start, grzejąc po drodze silniki. Przed wejściem na drogę startową ustawili się prostopadle do niej i zaczęli próbę silników. Temperatura oleju była już dobra.

(C. d. n.)

A. MAŃKOWSKI

JAK WYRASTAJĄ SKRZYDŁA

(Opowiadanie)

Ojciec uważnie oglądał świadectwo dojrzałości syna. Siedział za stołem uroczyście zasłanym z okazji ukończenia przez Borysa szkoły podstawowej i długo nie wypuszczał z rąk dokumentu, który według jego określenia stanowił dla Borysa „skierowanie na wielką drogę życia".

— Tak. A teraz co zamierzamy? — powiedział wreszcie, uniósłszy głowę, i spojrzał na syna.

Tego pytania Borys nie spodziewał się. Ostatnimi czasy, przed egzaminami maturalnymi wśród absolwentów szkoły było wiele rozmów i sprzeczek na temat planów na przyszłość. Jedni twierdzili, że najciekawszą pracą jest dziedzina geologii, drudzy natomiast utrzymywali, że najzaszczytniejszą jest praca budowniczego, inni znów udowadniali, że jedynie pedagodzy są najwartościowszymi i najpotrzebniejszymi ludźmi w dobie obecnej....

Borys już dawno obrał dla siebie zawód. Trzeba jednak o tym koniecznie powiedzieć ojcu. Tylko jak on na to zareaguje?

— Będę lotnikiem — zdecydowanie, z naciskiem powiedział Borys.

Ojciec milczał.

Marzenia Borysa o lotnictwie nie stanowiły tajemnicy w gronie rodzinnym. Wszyscy domownicy wiedzieli, że Borys robi dobre postępy w aeroklubie. Dotychczas ojciec ustosunkował się do tego jak do zwykłego przejawu młodzieńczego entuzjazmu sportowego. Teraz natomiast, kiedy toczyła się rozmowa o planach syna na przyszłość i o tym jakie miejsce Borys zamierza zająć w społeczeństwie radzieckim, decyzja syna była dla niego niespodzianką.

— Bardzo mało znam lotnictwo — ostrożnie zaczął ojciec po dłuższym namyśle. — Wydaje mi się jednak, że nie każdy może zostać lotnikiem. Na to potrzeba pewnych... wrodzonych zdolności... Prawda?

— Nie, nie zupełnie — spokojnie i pewnie odpowiedział Borys. — Każdy człowiek może latać. Trzeba tylko bardzo tego pragnąć i bardzo z całej duszy ukochać lotnictwo. Oczywiście oprócz pragnienia nieodzowną jest jeszcze wiedza, no i... odpowiedni stan zdrowia. Trzeba być fizycznie rozwiniętym i uprawiać sport.

— Czy jesteś pewny siebie? — przerwał mu ojciec.

— Całkowicie. Przygotowywałem się do tego zawodu od dawna. Przeświadczenie moje utrwaliło się jeszcze więcej po pierwszym samodzielnym locie... Czy zdajesz sobie sprawę, ojcze, jakie to szczęście umieć latać. — Borys wyprostował się i zaczął mówić, rozpalając się coraz bardziej: — Lecisz, i całym ciałem, każdym mięśniem wyczuwasz posłuszną ci maszynę. Wydaje się wówczas, jakby ci urosły skrzydła. Tak, tak, skrzydła, a ty kierujesz nimi wprawnie i lekko... Będę lotnikiem. Prawda ojcze? — pytająco spojrzał na ojca.

— Będziesz, jeżeli tak gorąco kochasz lotnictwo — ojciec złagodniał i mówił dalej: — Dobry jest zawód, który lubisz. Gdy kochasz pracę, jest ona wydajną i życie jest wówczas lekkie.

Rację miał Borys Antonow mówiąc: żeby zostać lotnikiem, trzeba z całej duszy ukochać lotnictwo.

Lecz ukochanie lotnictwa musi iść w parze z wytrwałością oraz wiarą we własne siły. Od marzenia o lotnictwie do realizacji zamierzeń — długa droga, którą przebywa się nie od razu i nie bez wysiłku.

Pierwsze, podstawowe wiadomości o lotnictwie Borys zdobył w kole modelarskim. Entuzjazmując się wraz z innymi pionierami budową i oblatywaniem modeli, Borys przejawiał głębokie zainteresowanie do książek i do ludzi lotnictwa. Najulubieńszym jego bohaterem był Czkałow. Wszystko co napisano o tym wielkim lotniku, przeczytał Borys po kilka razy. Chciał stać się podobnym do Czkałowa, pragnął go naśladować, uczyć się u niego i... zostać takim jak ON — Bohaterem.

Wielka Wojna Narodowa zrodziła wielu bohaterów. Ich czyny upewniły Borysa, że największym szczęściem człowieka jest ofiarnie służyć swej ojczyźnie, służyć tak jak Czkałow, Gastello, Tałalichin i wielu innych lotników — bohaterów. Jak bardzo Borys pragnął znaleźć się w szeregach stalinowskich sokołów!



Tak oto zrodziło się marzenie. Lecz jak je urzeczywistniać? Jakimi drogami dojść do wymarzonego celu?

Borys często obmacywał swoje bicepsy i wzdychał ciężko — mięśnie były słabe i niedorozwinięte. Dręczyły go wątpliwości, czy będzie mógł być lotnikiem. — Nie posiadam tej stalowej woli, o której tak wiele pisze się w książkach — myślał — ani wielkiej siły fizycznej, jaką posiadał Czkałow. Jakże ciężko i smutno było Borysowi po tych rozmyślaniach.

Co zrobić? Czy wyrzec się tego czym żył i o czym marzył na jawie?

Mówią, że książka jest najlepszym przyjacielem i doradcą człowieka. Często bywa, że książka wskazuje człowiekowi drogę do celu, dodaje mu nadziei i wyjaśnia wiele trudnych zagadnień. Szczęśliwym trafem Borys natrafił na taką książkę: grubą, w płóciennej niebieskiej oprawie. W górnym rogu okładki widniał samolot myśliwski, a u dołu czerwonymi zgłoskami napis — „W służbie ojczyzny". Znakomity lotnik, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego Iwan Kożedub pisał w tej książce o swoim życiu, o tym jak został pilotem myśliwskim, jak walczył za ojczyznę i jak zwyciężył. Z opowiadań wynikało, że Kożedub też miał kiedyś wątpliwości, że przeżywał gorycz niepowodzeń, borykał się ciężko z trudnościami. Przemógł je jednak, pokonał to wszystko. Dlaczego więc nie mógłby dokonać tego on, Borys?

Od tego momentu życie Borysa nabrało sensu. Odnalazł ścieżkę, która miała wyprowadzić go na wielką drogę do lotnictwa. Borys zdecydowanie zaczął przygotowywać się do wymarzonego zawodu. Teraz wiedział dobrze, że wola hartuje się w walce z trudnościami, a siłę i zwinność można osiągnąć uprawiając gimnastykę i ćwiczenia sportowe. Pokonał już pierwszą w swym życiu poważną przeszkodę — nie uległ zwątpieniu. Dodały mu siły przykłady z życia Iwana Kożeduba i chłopiec zaczął wstępować w jego ślady.

Zapisując się do klubu lotniczego Borys Antonow był już dobrym gimnastykiem i narciarzem oraz posiadał spory zasób wiedzy o lotnictwie. Uczył się również dobrze. Pozwoliło mu to na łatwe przyswojenie i utrwalenie wiadomości z zakresu teorii oraz szybsze opanowanie umiejętności pilotażu. Wydawało się, że nic już nie stoi na przeszkodzie do osiągnięcia zamierzanego celu. Pozostało tylko dokonać kilka lotów na dwusterze z instruktorem i wszystko będzie w porządku. W praktyce jednak nie okazało się to tak proste, jak wydawało się na początku. Borys Antonow znów napotkał na nieprzewidziane trudności.

Wydarzyło mu się to już w pierwszym dniu latania. Piloci kolejno unosili się w powietrze ze swoimi instruktorami. Wracali podnieceni i rozradowani, hałaśliwie opowiadając po wylądowaniu o swoich przeżyciach i dzielac się wrażeniami. Borys jeszcze przed startem odczuwał przedsmak oczekujących go wrażeń i nie mógł po prostu doczekać się chwili odlotu. Wreszcie — start. Później nastąpiło jednak coś dziwnego. Kiedy Borys wysiadał z kabiny po zakończonym locie wydał się wszystkim jakiś posępny i... zdetonowany.

Dlaczego? Co się stało z Borysem w powietrzu? Antonow nic nie odpowiedział kolegom — po prostu unikał ich. Dopiero po kilku dniach podzielił się z instruktorem swym zmartwieniem. Okazało się, że Antonow nie mógł zrozumieć wskazówek instruktora, stracił w powietrzu poczucie przestrzeni i zagubił orientację podczas skrętów, a kiedy samolot wykonał pętlę, Borysowi zabrakło tchu i zdawało mu się, że serce przestało bić. Reasumując swoje przeżycia Borys przyszedł do przekonania, że nie opanuje wyższego pilotażu i nie ma danych, aby zostać lotnikiem.

Instruktor Kondakow wysłuchał go uważnie. Był to zdolny, doświadczony lotnik, myśliwiec z okresu Wielkiej Wojny Narodowej. Z wyglądu zewnętrznego Kondakow wydawał się niepozorny, był budowy raczej wątłej, lecz wszyscy piloci klubowi znali dobrze jego wspaniałą umiejętność wyższego pilotażu.

opracował St. Macur

(c. d. n)

Z BOJOWYCH KART STALINOWSKIEGO LOTNICTWA

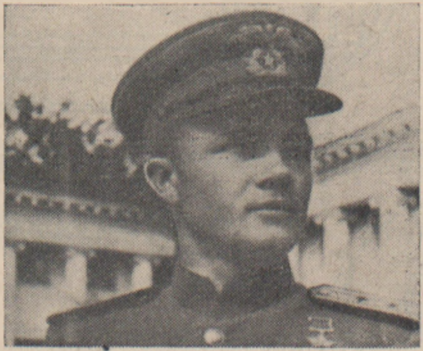


Mikołaj Gastello, Bohater Związku Radzieckiego. 26 czerwca 1941 roku Gastello rzucił się ze swym samolotem na nieprzyjacielskie kolumny samochodów i cysterny z benzyną, niszcząc je.



W czasie walk powietrznych w Łuku Kurskim lotnicy radzieccy zestrzelili 1 500 samolotów wroga.

Bohater Związku Radzieckiego major pilot Potaguszyn. Wykonał on na szturmowcu 259 lotów bojowych.



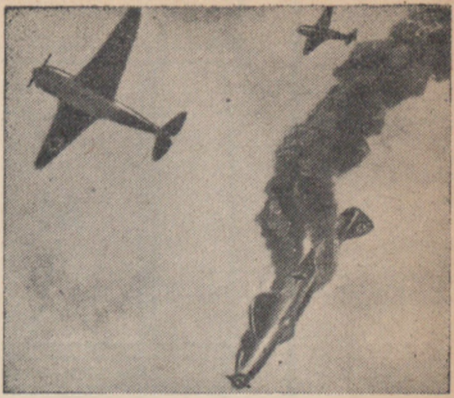
W WIELKIEJ WOJNIE NARODOWEJ PRZECIWKO FASZYSTOWSKIM NIEMCOM LOTNICTWO NASZE Z HONOREM WYPEŁNIŁO SWÓJ OBOWIĄZEK WOBEC OJCZYZNY.

J. W. STALIN

Od 22 czerwca 1941 roku do 8 maja 1945 roku lotnictwo radzieckie zniszczyło 75 000 samolotów hitlerowskich.

W bitwie pod Moskwą hitlerowska Luftwaffe straciła 1500 samolotów bojowych

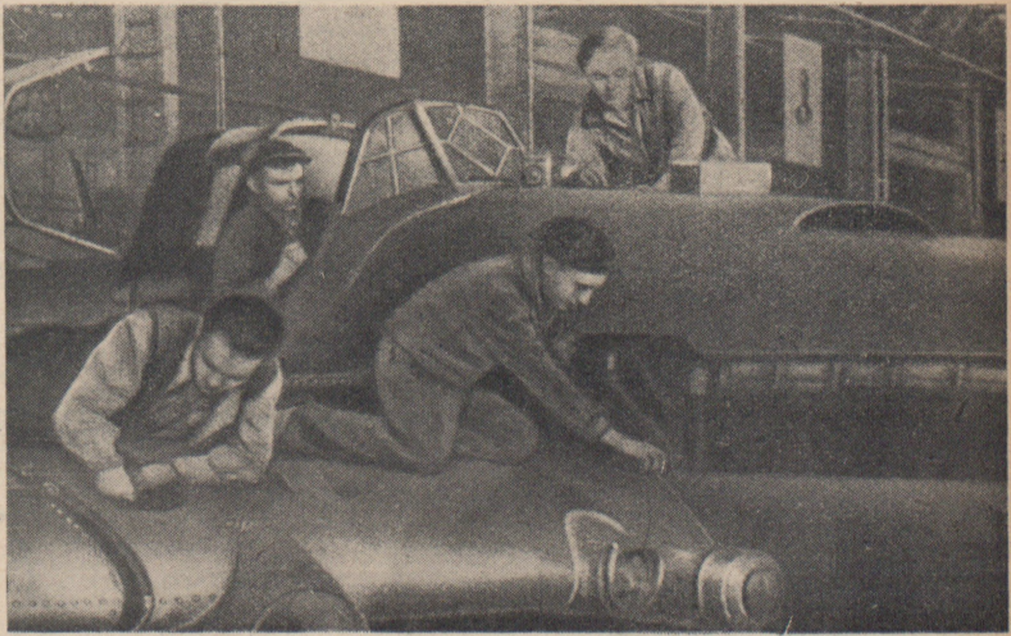
Pod Stalingradem lotnictwo radzieckie zniszczyło 2000 samolotów hitlerowskich

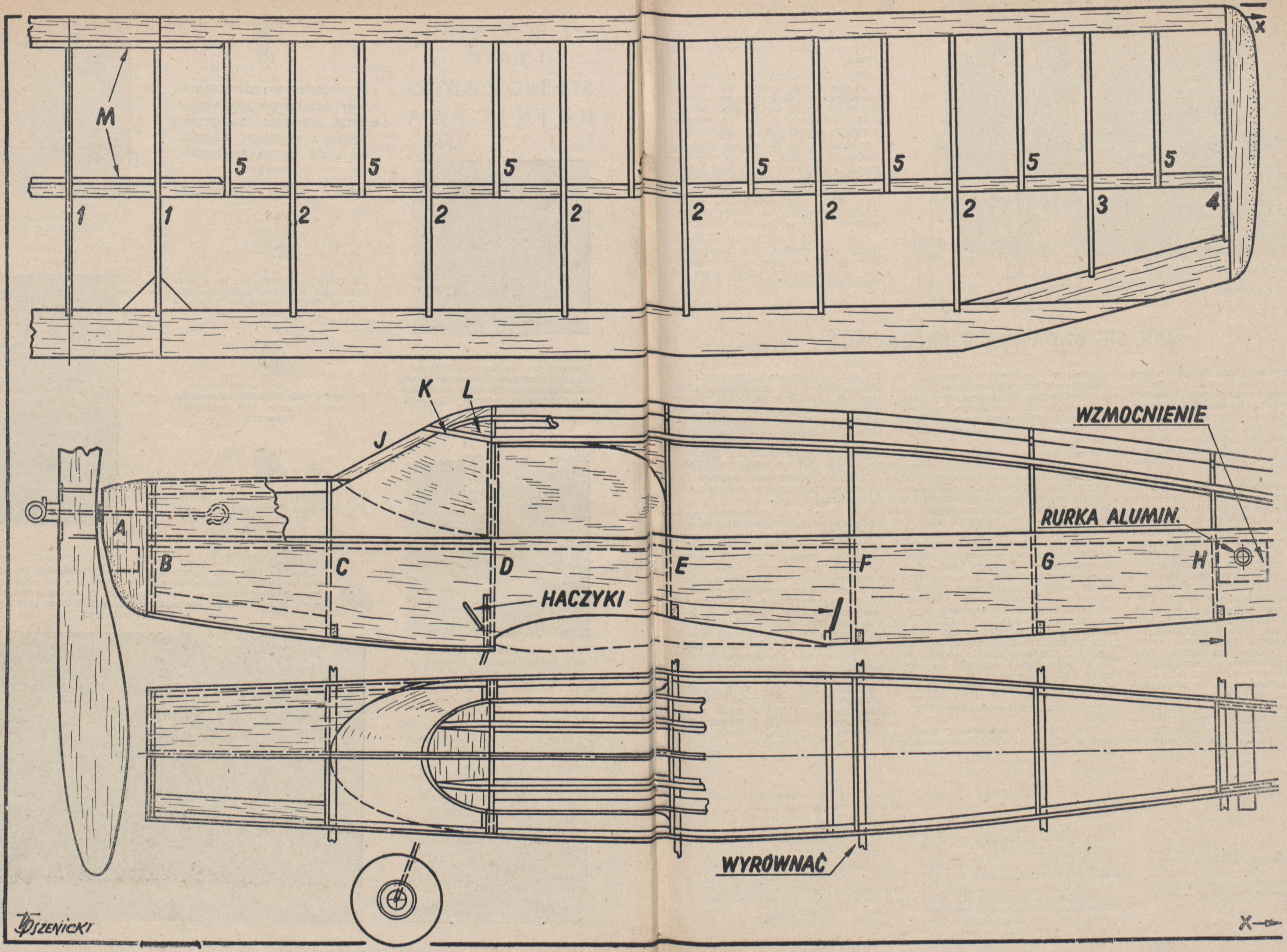


W bitwie o Berlin brało udział 8400 samolotów radzieckich



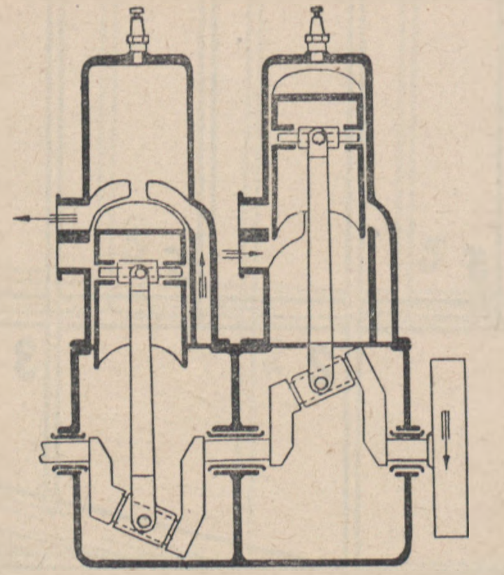
Od grudnia 1941 roku do grudnia 1942 roku produkcja samolotów bojowych w Związku Radzieckim wzrosła trzykrotnie. W roku 1943 produkcja samolotów wzrosła o 37 proc. w stosunku do roku 1942. W ostatnich trzech latach wojny przemysł lotniczy ZSRR wyprodukował 40 000 samolotów bojowych.




M
5
5
5
5
5
5
5
5
1
1
2
2
2
2
2
2
3
4
x
K
L
J
WZMOCNIENIE
RURKA ALUMIN.
A
B
C
D
E
F
G
H
HACZYKI
WYRÓWNAĆ
PSZENICKI
X

...We wszystkich silnikach tłokowych czopy korbowodowe wału wykorbionego są równoległe do osi obrotu wału. Odstępstwem od tej zasady jest, opublikowana w 1942 r., koncepcja Mertza — budowy silnika z czopami korbowodowymi odchylonymi, o rozrządzie tzw. szczelinowo - tłokowym. „Rozrząd szczelinowo - tłokowy jest to taki rozrząd, w którym kąty otwarcia i zamknięcia wlotu oraz wylotu zależą nie tylko od rozmieszczenia szczelin w tulei cylindra, ale również od dodatkowych ruchów tłoka.

Cechą charakterystyczną tego silnika jest obarczanie funkcjami rozrządczymi układu korbowego i tłoka. Wykorbienie z odchylanym czopem korbowodowym obracając się powoduje za pośrednictwem korbowodu, śrubowo - zwrotne ruchy tłoka, którego denko jest tak ukształtowane, że powoduje w odpowiednim położeniu wypuszczenie spalin przez szczeliny w tulei cylindra



i napełnienie cylindra mieszanką. Kąty skręcenia tłoka dochodzą do 30° na stronę.

Silnik tego rodzaju ma wiele zalet. Jego głowica jest o 100 — 140 mm niższa od głowicy silnika górnozaworowego, dzięki czemu uzyskujemy mniejszy obrys zewnętrzny silnika, co polepsza własności aerodynamiczne płatowca.

Konstrukcja ta spełnia też warunek dobrego chłodzenia, gdyż nie wprowadzamy tutaj tulei suwakowej pogarszającej chłodzenie, tak jak to ma miejsce w silnikach o rozrządzie suwakowym, gdzie warstewka smaru między tuleją suwakową a tuleją cylindra znacznie utrudnia przepływ ciepła.

Sam rozrząd silnika wg koncepcji Mertza nie wymaga ani specjalnego smarowania, ani specjalnych materiałów, co daje mu znaczną przewagę nad rozrządem zaworowym.

G. W.

JAK SIĘ BADA DUŻE PRĘDKOŚCI

Zadaniem aerodynamiki dużych prędkości jest badanie zjawisk zachodzących przy szybkościach bliskich dźwięku i przekraczających ją. Pierwsze badania dużych prędkości przeprowadzane były drogą doświadczeń w dziedzinie balistyki, jednak wyniki tych badań nie przedstawiają większej wartości dla ścisłych badań aerodynamicznych.

Dużym postępem w rozwoju badań nad dużymi prędkościami było zbudowanie tunelu naddźwiękowego o napędzie pośrednim (rys. 1). Strumień sprężonego powietrza doprowadzony jest przewodem A do pierścieniowego inżektora (zasysacza) I, z którego wypływając ze znaczną szybkością przez szczeliny, zasysa nowe powietrze z otoczenia B przez urządzenie osuszające O, przestrzeń pomiarową P i porywa je ze sobą do wylotu W. Do badań często używane są obecnie tunele tego typu. Wadą tego tunelu jest mała przestrzeń pomiarowa i niska sprawność całego urządzenia. Przestrzeń pomiarowa umieszczona jest dlatego przed inżektorem, aby ciało badane znajdowało się w niezakłóconym strumieniu. Zasysane powietrze, rozpędzając się do prędkości naddźwiękowych rozpręża się, co pociąga za sobą spadek temperatury, znacznie poniżej 0°C. Dlatego właśnie potrzebne jest urządzenie osuszające powietrze — gdybyśmy powietrze nie osuszali, to zamarznięte kropelki wody wydzielone z wilgotnego powietrza, poruszając się z wielkimi prędkościami wpływałyby ujemnie na wynik pomiarów. Ciałem odwadniającym jest prażony chlorek wapnia $CaCl_2$

Innym rodzajem tunelu, umożliwiającym dokładne wykonanie szeregu doświadczeń, jest tunel naddźwiękowy o działaniu ciągłym (rys. 2). Koszt budowy i eksploatacji takiego tunelu jest bardzo wysoki, jednak wszystkie poważniejsze badania wykonuje się właśnie w takich tunelach.

W tunelach tych, przy stosunkowo małych wymiarach przestrzeni pomiarowych, musimy stosować bardzo duże moce silników, dlatego, że moc pochłaniana rośnie z trzecią potęgą prędkości, to zn. czterokrotny wzrost szybkości zmusza nas do zastosowania 64 razy mocniejszego silnika. Jeśli jednak zmniejszymy ciśnienie w tunelu, od razu otrzymamy spadek mocy pochłanianej. Ciśnienie zwykle obniża się do 0,1 atmosfery i mimo to wydatek mocy jest bardzo duży, np. w tunelu Ackereta w Zurychu wynosi 1 000 KM przy liczbie Macha M = 2, oraz wymiarach przestrzeni pomiarowej 380 × 400.

Tunel działa w ten sposób: powietrze o ciśnieniu zmniejszonym przy pomocy specjalnej pompy próżniowej Pr, jest sprężone wielostopniową sprężarką osiową S, napędzaną silnikiem M. Sprężenie powoduje nagrzewanie się powietrza, które musi być chłodzone w chłodnicy ulowej C, a następnie wchodzi do specjalnie ukształtowanego przewodu przemian (rys. 3), gdzie znajduje się przestrzeń pomiarowa. Osiąga ono tam wielkie prędkości.

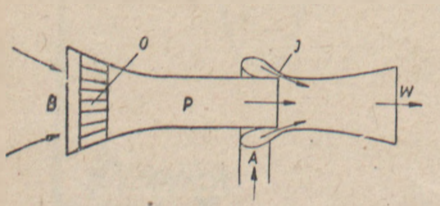
Chłodnica odprowadza znaczne ilości ciepła wytworzonego wskutek tarcia o ścianki tunelu.

Jeśli chodzi o ukształtowanie przewodu przemian, to przekrój jego początkowo zmniejsza się, aż do przekroju krytycznego, w którym powietrze osiąga prędkość dźwięku, potem zaś powiększa się, powodując dalszy wzrost szybkości, aż do założonej liczby Macha. Poza przestrzenią pomiarową przekroje dyfuzora początkowo się zmniejszają, aż do przekroju, w którym powietrze osiąga prędkość dźwięku, a potem zaś rozszerzają się w celu możliwie zupełnego wytracenia prędkości, czyli energia kinetyczna rozpędzonego strumienia zamienia się na energię ciśnienia.

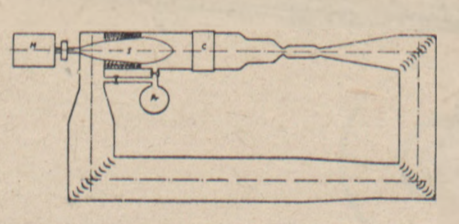
Zjawiska zachodzące w przewodzie przemian są jednak bardziej złożone, niż to z tego pobieżnego opisu wynika, dlatego otrzymanie przestrzeni pomiarowej o przepływie niezakłóconym jest rzeczą bardzo trudną.

Wilam

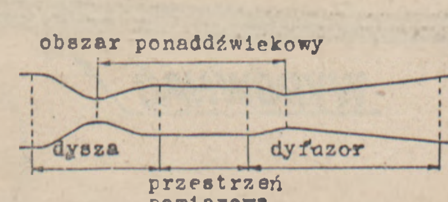
Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.



„LATAJĄ NA SZYBOWCU WŁASNEJ ROBOTY"



Pod tym tytułem zamieszczono w numerze 42 SiM-u z 1951 r. krótką wzmiankę, w której czytamy:

„Rok temu grupa starszych modelarzy Lijepajskiej Stacji Technicznej pod kierownictwem aktywisty miejskiego komitetu DOSAW E. Wilisa zbudowała własnymi siłami szkolny szybowiec".

— Kochana Redakcjo SiM-u. W związku z powyższą wzmianką stawiam pytanie: — dlaczego oni, to jest modelarze radzieccy, mogą budować duże szybowce, normalne szybowce, na których później latają, a dlaczego my modelarze polscy nie możemy tego samego robić. Czy droga szkolenia lotniczego ma być u nas zawsze jednakowa, taka „odwieczna": od 9 — 15 lat budowanie modeli, potem specjalny kurs teoretyczny szybowcowy i buch, na szybowiec? Czy nie byłoby dobrze, choć to rzecz nowa; modelarz w wieku 9 — 10 lat buduje modele pczątkowe, 10 — 12 modele coraz doskonalsze, 13 — 15 modele wyczynowe i wreszcie z modeli przechodzi na budowę normalnego szybowca szkolnego na przykład „ABC"?

Oczywiście, ta budowa szybowca szkolnego nie oznacza, że modelarze musieliby wykonać wszystko od A—Z. Wyobrażam sobie budowę szybowca szkolnego „ABC" w modelarni jako montaż gotowych elementów przygotowanych w fabryce. Bo nie każda modelarnia posiada kwalifikowanych pracowników, którzy by wykonali np. okucia czy dźwigary, względnie choćby żebra. Wiemy, że produkcja elementów nośnych wymaga nie tylko dużej fachowości, ale i urządzeń — szablonów, maszyn itp., które są kosztowne i jeśli chodzi o racjonalną eksploatację wymagają seryjnej budowy, aby się zamortyzowały.

Wiadomo jednocześnie powszechnie, że najdroższą część produkcji szybowców stanowi montaż. Zajmuje on dużo czasu na drobne roboty, które pod fachowym kierownictwem może wykonać każdy zaawansowany modelarz.

Proponuję więc rzecz następującą: niech dla eksperymentu Liga Lotnicza wybierze jakąś średnią modelarnię, dość dobrze zaopatrzoną w sprzęt najkonieczniejszy do montażu — budowy szybowca szkolnego „ABC". Modelarni tej należy dostarczyć komplet części potrzebnych do budowy szybowca, a więc: dźwigary (gotowe), zastrzały, żebra, dźwigarki lotkowe wraz z żebrami, dźwigarki opierzenia ogonowego i żebra, żłobkowane listwy do wykonania listew spływu lub gotowe nutowane listwy z wklejoną sklejką, komplet okuć, śrub, linek, ściągaczy, kauszy do wplecenia w linki, nawet płozę wraz z amortyzatorem; płótno do pokrycia płaszczyzn nośnych, sklejkę na keson, cellon do lakierowania płótna, lakier do malowania drzewa itp. Jednym słowem kompletny szybowiec, ale w „proszku". Oczywiście do tego wszystkiego musiałyby być dodane rysunki warsztatowe i montażowe.

Czy wy macie pojęcie, Kochani Redaktorzy, cóżby to się działo z modelami? Przede wszystkim nie byłoby ani jednego modelarza, który by nie chciał brać udziału w budowie — wszyscy by chcieli. Oczywiście można by postawić warunki: na przykład, jeżeli modelarz ma już za sobą co najmniej jeden rekordowy model, dobrze latający, wówczas może być dopuszczony do budowania dużego szybowca. Poza tym musiałby wykazać się, i to może najważniejsze, dobrymi wynikami w nauce.

Zrozumiałym jest, że budowa szybowca odbywałaby się pod kontrolą KC SP i żadna faza budowy nie mogłaby być rozpoczęta przed sprawdzeniem poprzedniej, że wszystko jest wykonane zgodnie z rysunkiem konstrukcyjnym i warunkami technicznymi.

W pracy tej można by szkolić jednocześnie personel warsztatów lotniskowych. Zresztą, cóż tu wyłamywać otwarte drzwi. Jestem przekonany, że sprawa jest słuszna pod każdym względem: wyszkoleniowym, zwiększenia atrakcyjności modelarni, możliwości szkolenia personelu warsztatowego, pogłębiania wiadomości o konstrukcji itd. itd. A poza tym takie montowanie szybowców przez młodzież modelarską mogłoby w znaczny sposób obniżyć koszty produkcji szybowców.

Kochani Redaktorzy. Spytajcie się Waszego Kolegi z Wydziału Technicznego, ile roboczogodzin potrzeba na taki montaż oraz ile to kosztuje w złotówkach. Dowiecie się, że stanowi to conajmniej 30% ceny kosztu całego szybowca. Tymczasem modelarze zrobią to prawie za darmo. Powiadam prawie, bo trzeba będzie trochę pieniędzy wydać na przejazdy kontrolera KC SP do danej modelarni prowincjonalnej (koszty przejazdu i diety), no i na butelkę wina na tradycyjne „wypuszczenie w powietrze". Inne koszty, jak światło w modelarni, zakup pędzli do lakierowania czy cellonowania — pokryje modelarnia. W sumie stanowi to grosze w porównaniu z korzyściami materialnymi i moralnymi, jakie można tą drogą osiągnąć.

Wszyscy wiedzą, że spadochroniarz musi umieć przewijać swój „parasol". Dlaczego pilot szybowcowy nie ma zapoznać się z konstrukcją szybowca przez budowanie go, choćby to był typ szkolny „ABC"? Właśnie przez dokładne poznanie konstrukcji przyszły pilot pogłębia swoją wiedzę techniczną. Poza tym na tle tego podziału pracy mogą ujawnić się talenty konstruktorskie i organizacyjne.

No, nie chcę Was moi Kochani Redaktorzy więcej przekonywać. Wydaje mi się, że argumenty są wystarczające, a jeżeli one Was nie przekonają to już nic Was nie przekona nawet ta wzmianka, którą sami zamieściliście w 42 numerze SiM-u z ub. r., gdzie piszecie „W jednym z tych kółek, jeszcze wiosną zakończony został kurs teoretyczny. Niedawno młodzi robotnicy i uczniowie odbyli pierwsze loty samodzielne".

A. M.

W związku z zamieszczonym powyżej artykułem ob. A.M. zwróciliśmy się o wypowiedź na tematy poruszane przez autora do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Jak wynika z otrzymanej wypowiedzi, propozycja naszego czytelnika — budowy szybowców przez modelarzy LL — jest realna. Pomysł ten będzie można urzeczywistnić wówczas, kiedy modelarze nasi jeszcze bardziej podwyższą poziom swego wyszkolenia, a równocześnie Liga Lotnicza będzie w stanie dostarczyć dla tych celów odpowiednich pomieszczeń oraz fachowców technicznych, którzy będą sprawować nadzór nad przebiegiem montażu.

(red.)

SILNIKI ODRZUTOWE

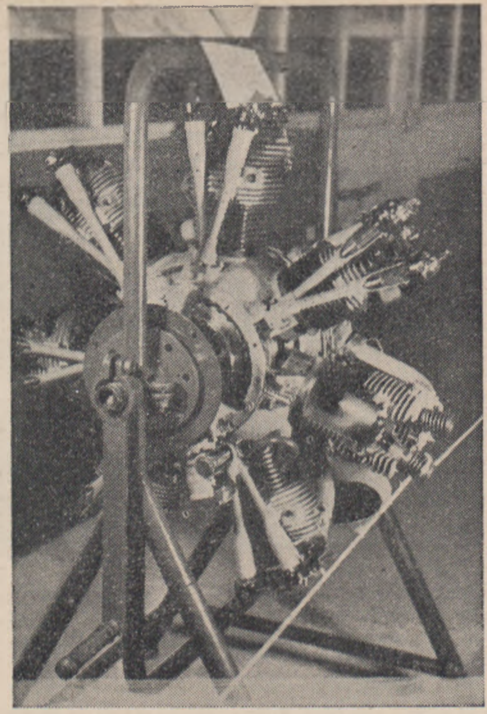
Nie każdemu wiadomo, że już w 1887 roku rosyjski kapitan N. Tielieszow wynalazł silnik zawierający podstawowe elementy silników odrzutowych, w których utleniaczem jest tlen pobierany z otaczającego go powietrza. Silnik ten wynalazca nazwał „tiepłorodnym duchomietom". Schematy podobnych silników odrzutowych za granicą pojawiają się dopiero w 1910 r. W roku 1911 rosyjski inżynier Gorochow pierwszy skonstruował silnik motosprężarkowy. Silnik Gorochowa składał się z dwóch sprężarek napędzanych przez pomocniczy silniczek, dwóch komór spalania z klapkami, w których zachodziło spalanie przy stałej objętości dostarczanego paliwa i dyszy reakcyjnej, przez którą wychodziły spaliny. Widzimy więc, że inżynier Gorochow nie tylko wynalazł schemat motosprężarkowego silnika odrzutowego, ale także pierwszy zastosował w silnikach odrzutowych proces spalania przy stałej objętości. Jak wiadomo za granicą silniki tego typu pojawiają się znacznie później.

Rosyjskim wynalazkiem okazał się również silnik skonstruowany w roku 1914 przez porucznika M. Nikolskiego, w którym śmigło połączone było z trójstopniową turbiną gazową, pracującą na gazach, otrzymywanych z komór spalania. Gazy wychodziły z turbiny w stronę przeciwną do kierunku lotu i dawały dodatkową siłę ciągu. Pracę Nikolskiego należy uważać za pierwsze zastosowanie silników turbośmigłowych.

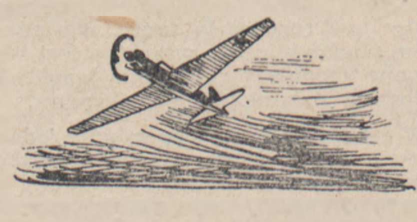
W 1923 r. inżynier Bazarow przedstawił schemat turboodrzutowego silnika, bardzo bliskiego współczesnym silnikom turbośmigłowym. W silniku Bazarowa powietrze wchodzi do odśrodkowej sprężarki, z której wtłaczane jest do komór spalania. W komorach następuje spalanie przy wysokiej temperaturze. Następnie produkty spalania mieszają się z dodatkowym powietrzem, celem obniżenia temperatury spalin, postępujących na łopatki turbiny. Poza turbiną gazy wychodzą na zewnątrz przez dyszę i dają dodatkową siłę ciągu. Moc turbiny gazowej użyta jest do napędu sprężarki i śmigła.

W 1924 r. opublikowany został przez akademika Juriewa schemat oryginalnego silnika ze śmigłem odrzutowym. Łopaty śmigła wewnątrz były puste, a powietrze wchodziło do wnętrza przez otwory w piaście śmigła. Celem podwyższenia sprawności, powietrze przed wejściem do łopat było sprężone odśrodkową sprężarką, napędzaną od śmigła przez specjalną przekładnię. Powietrze przechodzące przez puste łopaty śmigła dodatkowo sprężało się na skutek siły odśrodkowej. Na końcu łopaty w sprężonym powietrzu zachodziło spalanie dostarczonego paliwa. Produkty spalenia wypływały z dyszy umieszczonej na końcu łopatki, dając siłę ciągu, która powodowała obracanie się śmigła.

W 1937 r. znany konstruktor lotniczy Liulka opracował projekt dwukonturowego silnika turboodrzutowego, który był prototypem współczesnych silników dwukonturowych.



Przyszły pilot musi doskonale znać serce samolotu — silnik. Pierwszą znajomość z silnikiem masz możność zawrzeć w modelarni i na KWWL-ach



JAK PRACUJE SILNIK W ZIMIE

...Metody zimowej eksploatacji samolotów w czasie ostatniej wojny uczyniły duży krok naprzód. Jeśli chodzi o rozruch silnika w warunkach zimowych, to dzięki rozcieńczaniu oleju benzyną odpadła konieczność spuszczenia oleju z instalacji samolotowej, a również odpadło wstępne podgrzewanie oleju, do temperatury 30 — 50° C, gdyż zastosowano metodę rozruchu gazem.

Uruchomienie silnika w warunkach zimowych jest bardzo utrudnione z tego względu, że olej znajdujący się we wszystkich złączeniach części silnika gęstnieje, utrudnia obracanie wału korbowego i czasami uniemożliwia uruchomienie silnika. Aby więc uzyskać odpowiednie do obrotów uruchomienia silnika, musimy pokonać bardzo duży opór. Staramy się tego uniknąć, dodając do oleju benzyny, co obniża znacznie jego temperaturę gęstnienia i lepkość, daje nam przy niskiej temperaturze zmniejszenie momentu potrzebnego do rozruchu. Kręcąc wtedy wałem przy pomocy urządzenia rozruchowego uzyskujemy większe prędkości obwodowe, tym samym zwiększamy moc iskry i ułatwiamy zaskoczenie silnika. Po ukończonym locie pilot włącza automatyczny kurek, który łączy instalację paliwową z instalacją olejową i trzyma silnik na małych obrotach przez pewien czas, przez co olej zostaje dokładnie wymieszany z benzyną. Rozcieńczania nie można przeprowadzić przy bardzo gorącym oleju, gdyż benzyna będzie szybko parować i rozcieńczanie oleju okaże się niedostateczne, dlatego też temperatura oleju nie powinna przekraczać 40 — 50° C. Największa jednak zaleta tego systemu kryje się w tym, że obniża lepkość przy rozruchu, ale w dalszej pracy silnika benzyna szybko odparowuje i lepkość oleju dochodzi do normy. Tak np. olej rozcieńczony 12% benzyny po 45 — 50 minutach pracy silnika uzyskuje lepkość normalną.

J. Wilamowski

BUDUJEMY MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

(Plan modelu na str. 104 i 105)

Często podczas wykładów modelarskich czy też na KWWL-ach zachodzi konieczność „ilustrowania" wykładu modelem samolotu. Oczywiście, model nie może być zbyt wielki, bo sprawiałby kłopot prelegentowi. Toteż chętnie stosuje się małe modele redukcyjne lub jeszcze lepiej latające, opracowane w ten sposób, że kształty ich przypominają konstrukcję dużego lotnictwa.

Model, którego pierwszy odcinek planu zamieszczamy w niniejszym numerze, może być z powodzeniem zastosowany jako „żywa ilustracja" wykładów szkoleniowych, jak również może być wykonany przez każdego modelarza, który chciałby wypróbować swoje siły przy budowie małych modeli latających.

Plan modelu w wielkości naturalnej zamieścimy w dwóch odcinkach. Drugi odcinek znajdą Czytelnicy w SiM-8.

W bieżącym odcinku znajdą Czytelnicy rysunek skrzydła i niepełnego kadłuba.

Do opisu budowy przystąpimy w numerze następnym, gdy będziemy mieli plan sklejony w jedną całość.

Model charakteryzuje się nisko położonymi skrzydłami — jest dolnopłatem i ma statecznik motylkowy. Konstrukcja kadłuba wręgowa. cdn. (p).

W WALCE O ATLANTYK

I

Urodził się w Warszawie. Wraz ze swymi rówieśnikami bawił się na podwórkach i placach miasta. Jednak, podczas kiedy inni hasali swobodnie po ulicach, Ludwik wolał dłubać w ziemi. Najbardziej interesowały go sterty piasku, które przekopywał wzdłuż i wszerz. Czasami wymykał się cichaczem z domu nad Wisłę, by siedzieć tam długimi godzinami. Zabawy Ludwika były zawsze przemyślane. Baczny obserwator spostrzegłby od razu, że w tym ciągłym drążeniu w ziemi i przekopywaniu tuneli kryje się głębokie zamiłowanie chłopca.

W tym czasie, kiedy Tański przeprowadzał swe pierwsze próby z „Lotnią", Ludwik mając pięć lat oświadczył, że— chce zostać górnikiem.

Dziecinne marzenia nie wygasły przez następne lata. Ludwik uparcie myślał o zdobyciu zawodu górnika. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości, udaje się do jednego z poważnych wówczas w Europie ośrodków górniczych, Leodium w Belgii, gdzie na Politechnice studiuje ukochane przez siebie górnictwo.

Ludwik nie został jednak inżynierem. Mając 24 lata zostaje w rok po pierwszej wojnie światowej wcielony do rosyjskiej armii carskiej i wysłany na Krym.

Sewastopol wywiera na nim ogromne wrażenie. Może nie tyle miasto, ile jedna z pierwszych rosyjskich szkół lotniczych, która była czynna wówczas nad brzegami Morza Czarnego. Ludwik poznaje tam pierwszych polskich lotników: Matyjewicza i pierwszego polskiego rekordzistę świata — Piotrowskiego. Następuje w nim przełom. Górnictwo — piękny zawód — przyznaje, ale żegluga powietrzna, to coś bardziej wzniosłego, bardziej porywającego swym urokiem. To coś, czemu nie może się oprzeć. Myśl o swobodnym szybowaniu w powietrzu, poznawanie jego tajemnic, mocowanie się z przeciwnościami żywiołu i zwyciężanie go, wzięła górę. Lotnictwo go porwało. Oddał mu swe serce i ukochał je całą duszą.

Ale zanim Ludwik Idzikowski zdobył dyplom pilota — stracił rodzinę. Pozostał sam na świecie, poświęcając się całkowicie ukochanej na Półwyspie Krymskim idei — lotnictwu...

...Minęło prawie dziesięć lat. Idzikowski często wspominał ten okres. Ilekroć wracał na lotnisko, z wędrówki po muzeach Paryża, myślał o swojej młodości i o tych krymskich czasach, gdzie poznał lotnictwo — gdzie poznał smak lotu.

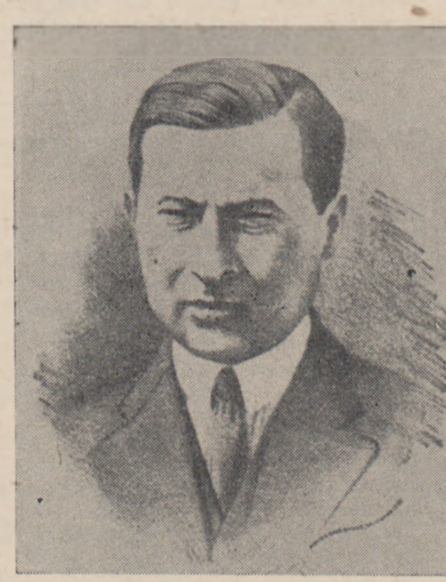
Serce jego należało niepodzielnie do lotnictwa. W jego służbie pełnił już najróżnorodniejsze zadania. Latał dużo. Nabrał doświadczenia. Wszystko to jednak nie zadowalało go. Chciał iść zawsze naprzód — szukał nowego.

Ponad dachami Paryża zapadał zmierzch. Na ulicach pojawiły się pierwsze światła. Głosy klaksonów samochodowych, stukot kopyt koni, pojazdów i dorożek, wpadał o tej porze mocniej niż kiedykolwiek w uszy przechodniów.

Idzikowski nic nie widział — nic nie słyszał. Nie zwracał na nic uwagi. W zamyśleniu automatycznie odmierzał kroki, jak gdyby liczył kamienie bruku. Myśl jego krążyła wokół najfantastyczniejszych pomysłów. Marzył o tym, żeby dokonać czegoś wielkiego, tego, czego nikt nie dokonał — dla Polski, dla lotnictwa.

W Polsce dużo było pracy. Można byłoby coś zrobić. Chciał pracować; ale zawsze pozbywano się go pod różnymi pretekstami. Ot chociażby teraz wysłano do Paryża — oblatywać samoloty, stare gruchoty, które rząd zakupował we Francji, a na których tłukli się polscy piloci.

W kraju nie produkowano samolotów własnej konstrukcji. Byli przecież zdolni konstruktorzy, którzy mogli przystąpić, chociażby natychmiast, do prac nad rozwojem własnego przemysłu lotniczego. Nie. Musiało być inaczej. Rozpoczęto produkcję samolotów z obcych licencji. Kto na tym zarabiał? Oczywiście — pieniądze szły do kieszeni zagranicznych bankierów i polskich kapitalistów. Pamiętał dobrze samoloty A—30 — te „latające trumny" — jak je nazywali polscy piloci, budowane z włoskiej licencji przez fabrykę „Plage i Laśkiewicz".



Ludwik Idzikowski

Rzeczywiście — prawdziwa plaga polskich lotników. Nie szanowano życia ludzkiego. Trudno policzyć wszystkie wypadki — było ich wiele.

A te francuskie samoloty, za które płacono w kraju grube pieniądze, czyż były lepsze? Osobisty interes i zyski były jednak ważniejsze od dobra kraju. Zaprzedane zagranicznemu kapitałowi władze rządowe pozwalały żerować na Ojczyźnie rozmaitym polskim i zagranicznym przedsiębiorcom.

Idzikowski poczuł gorycz na myśl o tym.

O własnych samolotach nie myślano. A przecież ludzie byli — zdolni, chętni...

...Nikomu o tym nie mówił, ale marzył w skrytości. Ba, to byłby sukces, taki lot. Cóż, brak środków stawał zawsze wszystkim na przeszkodzie. Łamał sobie głowę, jakby tu znaleźć pieniądze. Bo to i maszyna powinna być solidna i wyposażenie — koniecznie radio.

Siedemnaście razy już próbowano i nic. Dlaczego on, Polak, nie potrafiłby tego dokonać?

Żeby tak można wypożyczyć samolot — myślał już nad tym kilka razy. Nadaremnie.

— Monsieur Idzikowski!

Zatrzymał się w zdumieniu. Czego może ktoś chcieć od niego o tej porze w śródmieściu?

— Monsieur Idzikowski! — Zawołał po raz wtóry niski, krępy człowiek w berecie na głowie.

Idzikowski odwrócił się i poznał znajomego pilota z jednej z paryskich wytwórni samolotów.

Przystanął. Znajomy podszedł do niego i zaglądnął w twarz. Uśmiechnął się.

— Pan, jak zawsze — codziennie w muzeum? — zagadnął.

Wszyscy znajomi wiedzieli, że Ludwik prawie codziennie odwiedza paryskie muzeum i przygląda się długo dziełom sztuki i... historycznym maszynom pionierów francuskiego lotnictwa. Nie brali mu tego za złe. Przeciwnie lubili go bardzo i szanowali, a znając jego kwalifikacje lotnicze, podziwiali mistrzostwo pilotażu. To on przecież leciał na jednym z tych samolotów polskich, które po raz pierwszy w świecie przeleciały grupowo Alpy.

Na twarzy Ludwika pojawił się uśmiech Ciemne, wyraziste oczy, w których żarzył się olbrzymi zapas energii, patrzyły wyczekująco na spotkanego.

Nic nie odpowiedział. Francuz, jak gdyby nie przejmując się przydługim trochę milczeniem Polaka, zaczął pierwszy.

Poszli razem.

— Mam dla pana propozycję — mówił. Można dobrze zarobić. Niezły interesik. Trzeba tylko, aby pan zechciał się zgodzić.

Idzikowski przystanął na chwilę, jak gdyby zdumiony i w milczeniu przyjrzał się bacznie Francuzowi.

— Propozycję, mówi pan?

— Tak. Lot do Ameryki.

— Przez Atlantyk? — odpowiedział przerażony, że ten odgadł jego myśli.

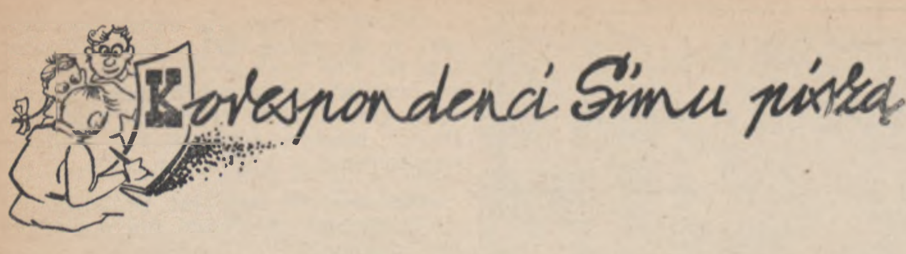
— Ano — przez Atlantyk. Tego jeszcze nikt nie dokonał. Wyobraża pan sobie: sława, honory, no i przy tym pieniądze. Za taki lot płacą. Przecież to najważniejsze. Mam trochę grosza. Resztę zorganizuję — mówił szybko przerywanymi zdaniami. — Wypożyczymy maszynę, a reszta to już od nas zależy. Potrzebuję dobrego pilota, myślę, że pan by się nadawał.

— Ja — zdziwił się z wrodzonej skromności Idzikowski .

(cdn)

(1)

JERZY KONIECZNY



W STALOWEJ WOLI SZKOLĄ SIĘ PRZYSZLI SPADOCHRONIARZE

Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Stalowej Woli zorganizował w styczniu bieżącego roku teoretyczny Kurs Spadochronowy I-stopnia. Uczestnikami kursu są członkowie szkolnych kół LL oraz młodzieżowi przodownicy pracy z Huty „Stalowa Wola" i innych miejscowych zakładów pracy. Na kurs zgłosiło się dotychczas ponad 200 osób.

Wykłady odbywają się w kilku grupach. Kierownictwo miejscowego Internatu Technikum Hutniczego udziela dużej pomocy instruktorom spodochronowym, zapewniając im odpowiednie sale na przeprowadzanie wykładów. Wykładowcami na kursie są „świeżo upieczeni" instruktorzy spadochronowi: koleżanka Ryszarda Rozum i kolega Janusz Szygendowski. Niedawno ukończyli oni kurs instruktorów w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego, a w Stalowej Woli przebywają dopiero od kilku miesięcy.

Po ukończeniu szkolenia kursiści odbywać będą wyszkolenie praktyczne I stopnia na wieży spadochronowej, która wykańczana jest obecnie w szybkim tempie. Drugi turnus teoretycznego szkolenia spadochronowego I stopnia przewidziany jest w marcu w bieżącym roku.

Zapał i entuzjazm z jakim młodzież Stalowej Woli przystąpiła do budowy wieży, a obecnie do teoretycznego szkolenia spadochronowego pozwala przypuszczać, że powstający na tutejszym terenie Ośrodek Szkolenia Spadochronowego jest naprawdę potrzebny.

Stalowa Wola już w krótkim czasie oddawać będzie ludowemu lotnictwu nowe kadry skoczków spadochronowych.

Władysław Kóleczko
Stalowa Wola

PRZENIESIENIA CZŁONKÓW KÓŁ LL

Znaczenie naszej organizacji wzrasta z każdym dniem. Liga Lotnicza szkoli pilotów sportowych, spadochroniarzy i modelarzy, popularyzuje lotnictwo wśród najszerszych mas naszego społeczeństwa.

Wykonanie coraz to nowych zadań stawianych przed organizacją wymaga dużej sprężystości i spoistości w naszych szeregach.

Nie będę tu mówił o aeroklubach, a ograniczę się do kół i modelarni Ligi Lotniczej.

Częstokroć spotyka się na terenie pracy Oddziałów Powiatowych czy Miejskich tak zwanych bezdomnych członków LL., którzy gdzieś, kiedyś do Ligi należeli, pracowali i szkolili się a obecnie chodzą sobie z dala od organizacji, wcale z nią nie związani, a swoją działalność lotniczą ograniczają do przeczytania od czasu do czasu lotniczego pisma lub do wzięcia udziału w pokazach lotniczych w charakterze widza.

W naszej pracy na terenie Nowej Huty niejednokrotnie spotkałem się z wyżej opisanymi wypadkami. Nie wszyscy przybywający do nas członkowie LL., piloci czy modelarze zgłaszają się do pracy w naszych ogniwach terenowych. Wielu z nich zaprzestaje pracy w Lidze zupełnie, traci z nią łączność, nie szkoli się dalej. Traci na tym bezsprzecznie organizacja.

Szkolimy pilotów czy modelarzy nie po to, abyśmy mieli ich później stracić. Dlatego proponuję, aby sprawę tę specjalnie rozpatrzono i przedyskutowano w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej.

Zarząd Powiatowy LL w Nowej Hucie, wzorując się na organizacji ZMP, wprowadził u siebie przeniesienia członków Kół. Odchodzący z podległego nam Koła członek otrzymuje z Zarządu Oddziału przeniesienie na piśmie do Zarządu Oddziału w miejscowości, do której się przenosi, skąd otrzymuje skierowanie do odpowiedniego Koła lub modelarni.

Do przeniesienia dołączona jest krótka charakterystyka jego dotychczasowej działalności, wystawiona na podstawie opinii Zarządu Koła.

W ten sposób mamy stałą łączność z naszymi członkami, a dobrych modelarzy i aktywistów możemy wykorzystać w naszej pracy, na czym niewątpliwie zyskuje organizacja. **(Tab).**

KAZIO ŚMIGIEŁKO I CHOCHLIK DRUKARSKI

Kazia Śmigiełkę już chyba znacie? Pamiętacie zapewne jego opowieść o przygodzie, jaka go spotkała na wystawie modelarskiej, zorganizowanej w pewnym uroczym mazurskim grodzie.

Od czasu ostatniej wizyty Kazia w redakcji minęło prawie dwa miesiące.

Zajęci redagowaniem SiM-u i tysiącami listów nadsyłanych na ostatni konkurs noworoczny — pomału zapominaliśmy o Kaziu.

Rozwiane włosy, płaszcz rozpięty i wykrzywiona w szerokim uśmiechu twarz utrudniały nam rozpoznanie zawsze poważnego i dbającego o swój zewnętrzny wygląd Kazia.

Kazio, który wpadł jak bomba do pokoju redakcyjnego śmiał się głośno, podtykając nam przed oczy wydrukowany niedawno numer SiM-u z nowym polskim śmigłowcem na okładce.

— A to heca! — ha, ha, ha — wykrzykiwał Kazio. — Patrzcie!... patrzcie!...

Zdziwieni patrzyliśmy na Kazia, nie wiedząc, co to wszystko ma znaczyć.

— Może zwariował? — odezwał się z przestrachem „Pe", chowając się przezornie za biurko.

Tymczasem Kazio wybuchając raz po raz głośnym śmiechem, biegał po pokoju, wymachując trzymanym w ręku SiM-em.

— Kaziu, co się stało?! — wołaliśmy jeden przez drugiego.

— Odpowiedz wreszcie — rzekł drżącym głosem „Ray", podnosząc do ust szklankę z wodą. Był wyraźnie blady.

...Międzynarodowe zawody we Wrocławiu! Ha, ha, ha! Warszawa za granicą... ha, ha, ha... chyba umrę ze śmiechu... — wołał Kazio.

Patrzyliśmy zaniepokojeni jeden na drugiego.

— Na pewno chory — zaopiniował „Wig", rysując palcem znaczące kółko na czole.

— Powiedz wreszcie, co się stało! — krzyknął „Wil", a kiedy Kazio zwrócił się w jego stronę, dowódca korespondentów SiM-u desperacko przycisnął się do ściany.

Z sąsiedniego pokoju nadbiegli, zwabieni hałasem, redaktorzy „Skrzydlatej".

Kazio rozłożył przed nami ostatni SiM.

— Widzicie? — zapytał, pokazując nam ostatnią stronę: „Wiemy, że we Wrocławiu odbyły się zawody międzynarodowe. Wzięli w nich udział zawodnicy z Poznania, Wrocławia, Warszawy i wielu innych miast Polski" — czytał Kazio przedostatni akapit notatki noszącej tytuł: „Dziennik Zachodni i zawody".

— Nie wiedziałem, że Warszawa leży za granicą — wybuchnął znów śmiechem Kazio.

Spojrzeliśmy na siebie. Faktycznie, gruba pomyłka. Przecież miało być: międzyokręgowe, a nie międzynarodowe. A to dopiero heca.

Wytykaliśmy błąd „Dziennikowi Zachodniemu", a sami zrobiliśmy ten sam. Niesforny chochlik drukarski wkradł się między wiersze. Zrobił to dwa razy w tym samym numerze. Także na stronie 44 w czwartym wierszu od końca artykułu „Na temat wystawy modeli lotniczych", zamiast Tygodnika Lotniczego winno być — Tygodnia Lotnictwa.

Te dwie pomyłki niniejszym prostujemy i przepraszamy za nie naszych Czytelników. Na pewno uśmieli się z nich serdecznie. A my się bardzo wstydzimy...

Nimbus

CZY WIECIE, ŻE...

...zakończył się zorganizowany po raz pierwszy w Będzinie przez miejscowy Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych.

Kurs ukończyli z wynikiem dobrym wszyscy uczestnicy. Młodzieży chętnej do szkolenia jest w Będzinie bardzo dużo i celowym byłoby zorganizować więcej podobnych kursów.

Józef Krawczyk
Będzin

POCZTA LOTNICZA

Kol. **Mieczysław Klaja** z Oświęcimia. Bliższych informacji odnośnie kursu instruktorów pilotażu silnikowego udzieli Wam Wojewódzki Zarząd Okręgu LL w Krakowie ul. 1 Maja 6. Adresy podawaliśmy w Poczcie Lotniczej w n-rze 3 SiM-u z br.

W odpowiedzi na listy kol. kol. **Jana Wiśniewskiego** z Turka, **Haliny Czechorowskiej** z Nowego Miasta. **Teodora Wilcamowskiego** z Wałbrzycha, **Janusza Kamińskiego** z Wolicy, **Eugeniusza Masura** z Tomaszowa Lub., **Czesława Pietrasa** z Toszka k. Gliwic oraz **B. N.** z Konstantynowa n/Bugiem podajemy garść informacji, jak założyć Koła LL. Koło takie można założyć w wypadku jeśli wyrazi na to zgodę przynajmniej 20 jego przyszłych członków. Pierwszym zebraniem należy zapoznać jak największą ilość młodzieży, za pomocą haseł, afiszy, plakatów, gazetek ściennych itp., z celami i zadaniami Ligi Lotniczej. **Patronat nad nowopowstającym Kołem LL powinien objąć Zarząd ZMP.**

Należy zwołać zebranie informacyjno-organizacyjne, na którym przewodnictwo obejmie osoba, zwołująca zebranie. Przewodniczący powinien objaśnić zebranym o celach i zadaniach Ligi Lotniczej. Zebrani powinni zdecydować o utworzeniu Koła Ligi Lotniczej i powziąć odpowiednią uchwałę, którą podpisują wszyscy obecni. Zebranie winno wybrać Zarząd Koła i Komisję Rewizyjną.

Wybrany na Zebraniu organizacyjnym Zarząd Koła Ligi Lotniczej składa się z 3 — 5 członków. Zarząd Koła na pierwszym swoim posiedzeniu wybiera spośród siebie — prezesa, sekretarza i skarbnika (oraz ewentualnie ich zastępców). Komisja Rewizyjna składa się z 3-ch członków. Członkowie Komisji Rewizyjnej na pierwszym swoim zebraniu wybierają spośród siebie przewodniczącego.

Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Oświaty odnośnie przepisów o organizacjach uczniowskich na terenie szkół — Rada Pedagogiczna winna delegować spośród grona nauczycielskiego — opiekuna Koła Ligi Lotniczej. Opiekun może brać udział w każdym zebraniu Zarządu i posiada głos doradczy, na Walnym Zgromadzeniu wychodzi w skład prezydium. Opiekun Koła Ligi Lotniczej ma pieczę nad pracą Koła, zgodnie z obowiązującym statutem Ligi Lotniczej i przepisami szkolnymi.

O stworzeniu Koła należy powiadomić jak najszybciej najbliższy Oddział (Okręg) Ligi Lotniczej. W załączeniu należy przesłać: a) nazwą szkoły oraz jej dokładny adres, b) odpis protokółu organizacyjnego, c) skład osobowy Zarządu Koła i Komisji Rewizyjnej, d) stanowiska i adres opiekuna Koła.

W odpowiedzi na przesłane do Oddziału zgłoszenie, Koło Ligi Lotniczej otrzyma pisemne zezwolenie Zarządu Oddziału (Okręgu) na rozpoczęcie działalności w określonym terenie oraz Nr rejestracyjny Koła. Z chwilą otrzymania zatwierdzenia rejestracji od Zarządu Oddziału (Okręgu) Koło winno rozpocząć działalność na terenie swojej szkoły.

Wysokość składek członkowskich w Kołach szkolnych wynosi minimum 15 gr miesięcznie. Wysokość składek może być podwyższona decyzją Walnego Zgromadzenia członków Koła Ligi Lotniczej.

Zarząd Koła Ligi Lotniczej ustala plan pracy, który winien obejmować:

Wyznaczenie każdemu członkowi Koła pewnego odcinka pracy w Kole Ligi Lotniczej; zorganizowanie kącika lotniczego w świetlicy i czytelni w szkole; zorganizowanie i prowadzenie modelarni lotniczej w porozumieniu z Kierownictwem Szkoły (nauczycielem robót ręcznych); prowadzenie Kursów Wstępnych Lotniczych; organizowanie odczytów o lotnictwie; organizowanie wycieczek na lotnisko, szybowisko, do modelarni; organizowanie kursów teoretycznych z zakresu modelarstwa, szybownictwa i spadochroniarstwa w porozumieniu z Oddziałem Ligi Lotniczej; eliminacja najbardziej aktywnych i zdolnych członków Koła celem wysłania ich na letnie kursy szkolenia szybowcowego w Ośrodkach Szkoleniowych Ligi Lotniczej; utworzenie Komitetu Redakcyjnego gazetki ściennej i propagandy; utworzenie biblioteki lotniczej; zbieranie materiałów do albumu lotniczego Koła Ligi Lotniczej; prenumerata i rozpowszechnianie miesięcznika „Skrzydlata Polska" i tygodnika „Skrzydła i Motor" — które powinny stać się organem Kół szkolnych Ligi Lotniczej; utrzymanie ścisłego kontaktu z innymi Kołami szkolnymi w danym Oddziale; organizowanie międzyszkolnych zawodów modeli latających.

Praca nowopowstałego Koła LL winna przebiegać pod czujnym okiem Zarządu ZMP, który winien do niego delegować swych aktywistów.

Mamy nadzieję, że powyższe informacje przydadzą się wszystkim tym, którzy pragną założyć na swym terenie Koła LL. Szereg innych danych można również znaleźć w 10, 12 i 13 numerze SiM-u z ubiegłego roku.

Życzymy powodzenia w pracy!

R.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. „Lewin" z Żychlina. Martwicie się, że mając płaskie stopy, nie będziecie mogli przejść przeszkolenia lotniczego. Otóż stopy płaskie, o ile nie towarzyszą im inne deformacje kończyn dolnych, nie są przeszkodą w przyjęciu na szkolenie.

(St. O.)

A oto, co pisze **Kol. Zbigniew Maćkowiak** z Ostrowia Wlkp.: Drogi SiM-ie. Na ostatnich badaniach lotniczo - lekarskich, komisja lekarska stwierdziła, że mam nadciśnienie ponad 150 mm Hg i poleciła mi się leczyć. Mam 16 lat, jestem dobrze zbudowany. Pewnego razu poszedłem do doktora, w celu porady i otrzymałem odpowiedź, że nadciśnienie nie da się usunąć żadnym lekarstwem i że będę musiał zrezygnować z lotnictwa. Przeczytałem w pewnej lekarskiej książce, że przez upuszczenie krwi można zmniejszyć ciśnienie. Proszę Ciebie drogi SiM-ie poradź mi, czy to prawda i co mam dalej czynić?

Przyczyny nadciśnienia tętniczego są różne i różne jest leczenie tego schorzenia. W przypadku tak zwanego nadciśnienia tętniczego obniżenie ciśnienia jest b. trudne i z reguły obniżyć się nie daje. Upust krwi stosuje się tylko sporadycznie w pewnych bezpośrednio dla życia groźnych momentach i w danym przypadku nie może być mowy o upuście. W każdym jednak przypadku nadciśnienia tętniczego trzeba to schorzenie leczyć, by zatrzymać, o ile się da, proces chorobowy.

(B)

Kol. **Stanisław Prawda** z Kielc. Ciśnienie krwi u kandydata na szkolenie lotnicze nie powinno przekraczać 150 mm Hg. Winno ono wynosić od 145 do 148 mm/Hg.

(B)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Roześmieli się obaj i Janiak zaoponował:

— Ech, ty Roman jesteś jak zwykle optymistą. Nie takie to proste. Żeby o obozie pisali, to musimy na to zapracować.

— Toteż zapracujemy zobaczysz, wspomnisz moje...

Pukanie do drzwi nie pozwoliło Bogdanowiczowi dokończyć ulubionego zwrotu. Wszedł Adam Nowakowski, obrany przez kolegów szefem obozu:

— Melduję, że grupa po przerwie, jest już zebrana w sali wykładowej. Według programu za dwie minuty ma się rozpocząć wykład o holu halniakowym.

Bogdanowicz uśmiechnął się i rzucił Janiakowi porozumiewawcze spojrzenie, które miało wyrażać zadowolenie z punktualności chłopców. Zabrał notatki ze stołu i wyszedł razem z Nowakowskim.

Janiak rozparł się wygodniej w foteliku, założył nogę na nogę i spojrzał w otwarte okno. Panorama, którą widział w jego obramowaniu, robiła wrażenie barwnego obrazu. Z lewej strony łagodny stok szybowiska, na szczycie którego rozsiadły się hangary, a na wprost rozległe zabudowania Jeleniej Góry, na tle potężnego masywu Karkonoszy. Zbocza gór mieniły się w słońcu różnorodnością kolorów, w które ubrała je jesień. Od dominującej ciemnej zieleni lasów iglastych odbijały rdzawo plamy drzew liściastych, które nie pozbyły się jeszcze swojej letniej szaty. Z barwnym pejzażem gór harmonizował łagodny błękit nieba, stykającego się z ziemią postrzępionym horyzontem.

— Ładnie tu — mimo woli głośno wyraził swe myśli Janiak i rozejrzał się po pustym pokoju, zdziwiony że mówi sam do siebie. Wzrok jego zatrzymał się na stercie książek, leżących na stole Bogdanowicza.

„Wspomnisz moje słowa..." — powtórzył w myśli zapewnianie Romana i po twarzy przemknął mu uśmiech:

— Niezrównany optymista. Do każdego przedsięwzięcia podchodzi z niezachwianą wiarą w jego powodzenie. Dobrze mieć takie usposobienie. Ojciec rodziny, czterdziestka na karku, a entuzjazm jak u młodzieńca. Cokolwiek mu się powie, przedstawiając największe nawet trudności, on zawsze zapewni, że to nic strasznego i na poparcie swych słów przytoczy najmocniejszy ze swych argumentów: „wspomnisz moje słowa".

Andrzej był dużo młodszy od Bogdanowicza. Z niejednym, spośród uczestników obozu, szkolił się razem w lataniu. Chociaż entuzjasta i niemniej od Bogdanowicza pełen optymizmu — niechętnie się z tym zdradzał. Miał zwyczaj podkreślać przede wszystkim trudności w wykonaniu różnych zadań, bo — jak mu się zdawało — wpływa to bardziej mobilizująco.

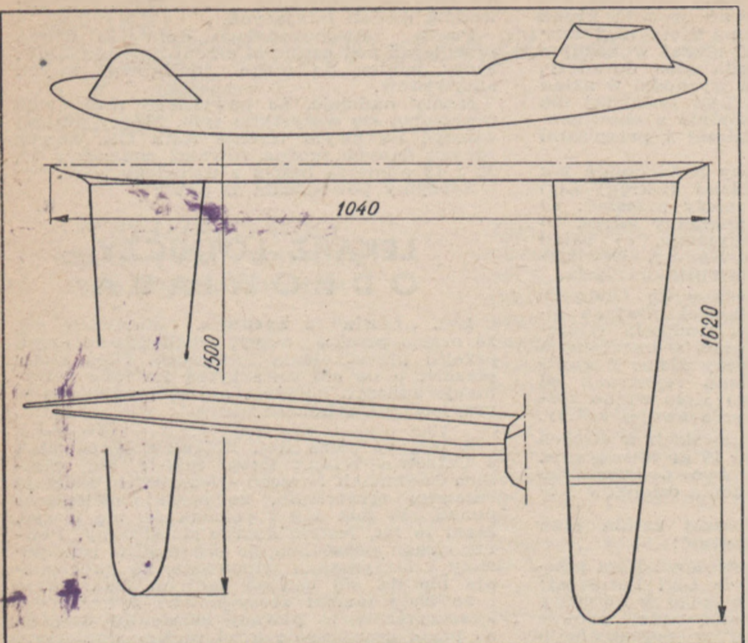
Podniósł się teraz energicznie z fotela, poskładał papiery na stole i wyszedł z pokoju.

W holu na parterze zatrzymał się przed tablicą ogłoszeń, na której były umieszczone szczegółowo programy zajęć.

Uważnym spojrzeniem przebiegł raz jeszcze znane na pamięć programy: Program „A" — na dzień organizacyjny, program „B" — na dzień przeglądu technicznego, program „C" — na dzień przygotowania teoretycznego, „D" — na dzień treningowo - lotny i wreszcie „E" — na dzień wyczynowo - lotny. W ciemnej ramce zatknięta była duża, wycięta z białego kartonu litera „C", ogłaszająca, że dzisiejszy dzień poświęcony jest przygotowaniu teoretycznemu.

— Jutro po raz pierwszy zatkniemy literę „D" — pomyślał Janiak z zadowoleniem. Popatrzył jeszcze chwilę na programy i stwierdził w duchu:

CO BUDUJĄ MODELARZE?

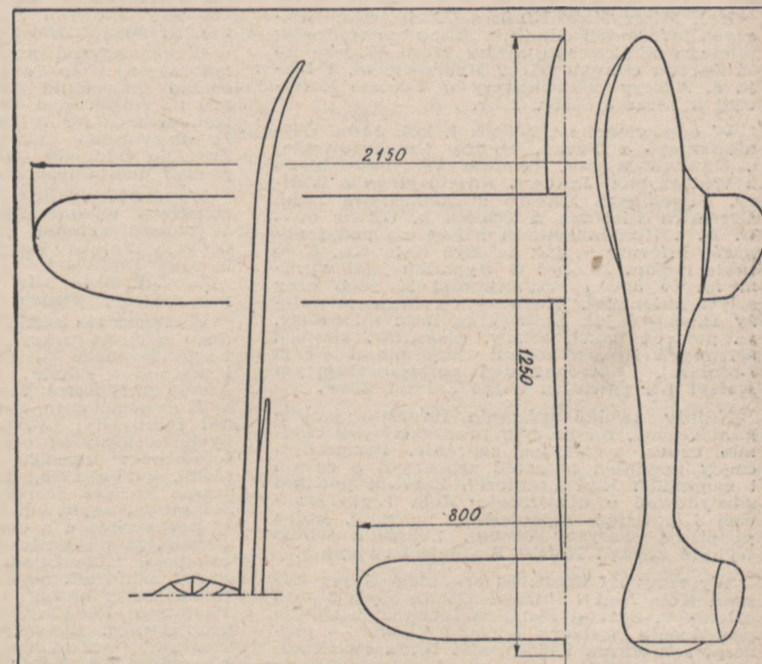


Wśród modeli biorących udział w XVI Zawodach Ogólnopolskich w Poznaniu oryginalnością konstrukcji odznaczał się szybowiec o tandemowym układzie skrzydeł. Model ten opracował Józef Słomski z Lublina.

Dane modelu: rozpiętość 1 620 mm; wydłużenie 11,6; długość 1 040 mm; całkowita powierzchnia nośna 42,84 dcm kwadr.; ciężar całkowity 585 g; obciążenie jednostkowe 14 g/dcm kwadr.

Zbigniew Różański z MDK z Poznania startował na XVI Zawodach Ogólnopolskich z rekordowym modelem szybowca, którego szkic podajemy poniżej.

Dane modelu: rozpiętość 2 150 mm; wydłużenie 10; powierzchnia skrzydeł 46 dcm kwadr.; profil skrzydeł NACA 6 412; rozpiętość statecznika poziomego 800 mm; powierzchnia statecznika poziomego 11,5 dcm kwadr.; długość modelu 1 250 mm; całkowita powierzchnia nośna 67,5 dcm kwadr.; ciężar całkowity modelu 720 g; obciążenie jednostkowe 12,5 g/dcm kwadr.



— Dobry pomysł z tymi wariantami... Zupełnie udany pomysł.

Spoza ostatnich drzwi korytarza słychać było donośny baryton Bogdanowicza, prowadzącego wykład. Janiak nastawił ucha, i skierował swe kroki do sali wykładowej.

Janiak, Bogdanowicz i większość grupy siedziała już w świetlicy. Z korytarza dochodził jeszcze głos Staszka Waleckiego, dyskutującego namiętnie z Walkiem Sikorą. Niewiadomo kiedy dyskusja zeszła na ulubiony temat Wateckiego — o budowie i układzie kominów termicznych i teraz Staszek przekonywał Sikorę o słuszności swojej tezy. Gdy wreszcie obaj weszli do świetlicy, Staszek kończył swoje wywody:

— ...na ten temat szeroko dyskutowaliśmy jeszcze z początkiem roku, podczas obozu kondycyjnego na Kalatówkach i możesz zapytać kogo chcesz — doszliśmy zgodnie do tego właśnie wyniku.

— No, Staszek, dosyć na razie — przerwał od stołu Janiak — Na kominy termiczne poczekamy i tak do wiosny, więc zdążysz jeszcze Walka przekonać, a tymczasem siadajcie i nie opóźniajcie odprawy.

— Dzisiaj dobiega końca czwarty dzień obozu — zwrócił się już do wszystkich Janiak — i jutro według planu, jeżeli pogoda nadal dopisze, rozpoczniemy loty.

— Hurrra! — przerwało mu radośnie parę głosów.

— Właśnie o to chodzi — podchwycił Janiak — żebyśmy tych lotów nie rozpoczęli „na hurra", pomimo że nam się wszystkim do nich śpieszy. Chodzi o to, żeby zacząć je sprawnie i w sposób zorganizowany, co pozwoli nam znacznie szybciej przejść do dni treningowo-lotnych. I dlatego właśnie chcę omówić z wami pewne sprawy.

Szefa obozu już mamy, podzielimy więc dalsze pomocnicze funkcje, żeby uniknąć nieporozumień. A więc, opiekę nad całością sprzętu pomocniczego obejmie Staszek Watecki, któremu pomagać będą: Walek Sikora — jako odpowiedzialny za przyrządy pokładowe, Zbyszek Szarak — odpowiedzialny za barografy, Wacek Górski — za spadochrony, Janusz Majer — za aparaty tlenowe, a Zosia Kowalska — za liny holownicze.

Ci z kolei dobiorą do pomocy po kilku kolegów i wspólnie będą pilnowali powierzonych im spraw, tak żeby wszystko było zawsze na swoim miejscu i gotowe na czas. Dokładniej chyba nie potrzebuję określać waszych obowiązków, bo nie pierwszy raz wyjedziecie na lotnisko i nie pierwszy raz będziecie mieli do czynienia z organizacją pracy startowej.

— A teraz chciałbym jeszcze zapytać kolegę Sobczaka, jak to się stało, że przywiózł na obóz skasowany spadochron?



Zapanowała konsternacja i wszystkie głowy zwróciły się w kierunku Wojtka Sobczaka, który podniósł się powoli, zaczerwieniony po uszy.

— Niemożliwe — wyjąkał niepewnie.

— A jednak prawdziwe — odpowiedział Janiak. Wy, kolego, przywieźliście spadochron nr. 78?

— Tak, to numer spadochronu z naszego klubu — potwierdził Sobczak coraz bardziej zmieszany.

— No, to przyjmijcie do wiadomości, że numer ten figuruje tylko na pokrowcu, a wewnątrz znajduje się spadochron nr 126, który według dołączonej do niego metryczki, jeszcze w ubiegłym roku został skasowany i przeznaczony do komisyjnego zniszczenia.

(3) (c. d. n.)

WYDAJE: LIGA LOTNICZA Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65 REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 7 zł 20 gr, półrocznie — 14 zł 40 gr, rocznie 28 zł 80 gr. Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne 14 — sekretariat i administracja.

Zam. 257. 3-B 11251